

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
AUST-AGDER nr. 2 1994



Sørlandsporten



GOD SOMMER!



Biltilsynets Heidi Braathen instruerer fornøyd kunde Ståle Pettersen i bruk av barneseter.

Stor etterspørsel etter Biltilsynets barneseter

– Min søster kommer på besøk med tvillinger, sier Ståle Pettersen fra Nedenes, og henter to solide barneseter på Biltilsynet på His. Heidi Braathen forklarer hvordan setene skal monteres i bilen og Pettersen har sørget for trygg transport for tvillingene uten ekstra utgifter.

Av Ottar Johansen

– Biltilsynets utlån av utstyr for sikring av barn i bil er blitt svært godt mottatt av publikum,

sier Heidi Braathen, som har ansvaret for ordningen. Biltilsynet har overtatt en del utstyr fra Trygg Trafikk, mens flere sett med puter og barneseter er anskaffet spesielt for utlansordningen.

– Dette tilbudet gjelder korttidsutlån, maksimum tre uker, og passer for folk får feriebesøk eller har ansvar for barn i en begrenset periode. Ved å benytte seg av tilbudet, kan de kjøre barna trygt uten å gå til kostbare innkjøp.

Pågangen for å få låne utstyr har vært stor. På forsommeren var alt disponibelt utstyr utlånt, og det var nødvendig å gå til anskaffelse av mer for å dekke etterspørselen.

På Biltilsynet kan folk låne barneseter, puter og sikkerhetsnett. Sikkerhetsutstyr for gravide stgår også på programmet.

Bakovervendt barnesete anbefales som den sikreste måten for transport av barn bil. Det er viktig at setene monteres riktig og her får publikum sakkyndig instruksjon.

– Dersom bilen har montert kollisjonspute, skal barnesetet ikke plasseres i forsetet - det kan medføre fare for barnet om kollisjonsputen utløses ved en eventuell kollisjon, påpeker Braathen.

Et tilsvarende tilbud er også lansert i Finnmark. På Biltilsynet på His var det stor usikkerhet om publikum ville benytte seg av ordningen. Så langt har det vist seg at etterspørselen har vært stor. Etter at tilbudet ble omtalt i Agderposten tidligere i år, strømmet bestillingene på. Siden er det ikke gjort noe for å markedsføre tiltaket.

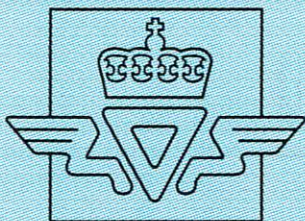


Miljøvennlig søppelbu

Ved Valle vegstasjon har me i lenger tid irritert oss over dei stygge gule metall-søppeldunkane som me har hatt. I haust starta me med å teikne og utvikle ei søppelbu laga av trematerialar som erstatning for dunkane. Arbeidet er utført i rolege periodar no i vinter. Resultatet av dette ar-

beidet ser de på biletet. Buene kan ha plass til 2 eller 4 sekker. Bua på biletet har plass til 4 sekker med innkast i begge gavlendane. Med denne stilen vil dei passe godt både til rastebord og toalettanlegg som me no lager. Me tek gjerne mot bestilling!!!

Jon Kjelleberg



Sørlands- porten

Bedriftsavis for Statens
Vegvesen, Aust-Agder

Adresse: Vegkontoret,
Postboks 173, 4801
Arendal

Redaktør: Inger Sigrindnes

Redaksjonsutvalg: Anne
Sofie Samuelsen, Svein
Harald Søndena, Kjell
Birkeland, Rolf Tidemann,
Torstein Nilsen, Mads
Krogh.

Redigering, lay out, og
ombrekking: Ottar
Johansen, Frilanserne på
Sørlandet

Bladets innhold står for
artikkelforfatternes
regning, og uttrykker
ikke nødvendigvis det
offisielle synet til Statens
vegvesen Aust-Agder.

Repro, montasje og trykk:
Mæland Offset a.s.

Opplag: 900

FORSIDEN:

Vegsjef Harald Gjerstad lurte på om han kunne få prøve motorsykkelen til informasjonskonsulent Inger Sigrindnes. Hun tok ham på ordet - og en vakker junidag måtte vegsjefen trekke i skinnjakke og styrthjelm - og forsøke å temme et villdyr av en motorsykkel. Hvordan det gikk, kan du lese inne i bladet.
(foto: Ottar Johansen)

Det nye Vegvesenet



Statens vegvesen er inne i en brytningsperiode. Stortingsmelding nr. 41 (1993-94) "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen" er lagt fram av regjeringen, og den blir sannsynligvis behandlet av Stortinget før sommerferien. Når dette sommernummer av bedriftsavia leses, kjenner vi sikkert resultatet av stortingsbehandlingen.

Meldingen innebærer gode muligheter for en modernisering og effektivisering av vår etat - med et skille mellom produksjon og forvaltning - samtidig med at vi får produksjons-enheter i alle fylkene.

Hvordan vi innenfor dette mønster skal organisere oss, er av mer intern karakter der Vegdirektoratet vil legge premissene for det videre arbeide. Dette vil i store trekk gå ut på at vi i samarbeid med organisasjonene kan presentere et nytt organisasjonskart for fylket tidlig på høsten, og at nye ledere mv. er ansatt ved årskifte 1994/95. Jeg ønsker likevel å presisere at jobben ute i marka skal utføres tilsvarende det vi gjør i dag, men konkurranseforholdet offentlig/privat blir stadig mer markert.

I nær sammenheng med nytt overordnet styringssystem og "Det nye Vegvesenet", kommer vi over i systematikken med

visjonstenkning som ble presentert på vegsjefmøtet i april. Jeg velger å oppfatte visjonstenkningen som et hjelpemiddel i mål- og rammestyningen slik vi praktiserer den i dag.

Vi kan ellers glede oss over at Samferdselsdepartementet i samråd med Miljøverndepartementet nå har stadfestet Vegdirektoratets hovedplanvedtak av 30. juni 1992 for E 18 parsell Rannekleiv - Nedenes - Temse i Arendal og Grimstad. Dette innebærer at anlegget kan startes opp i 1996.

Når det gjelder forslagsvirksomheten i vårt fylke, har vi også gode grunner til å være fornøyde. Vi ble beste fylke i 1993. Vegdirektøren delte ut diplomene på vegsjefmøtet i april. Takk skal dere ha.

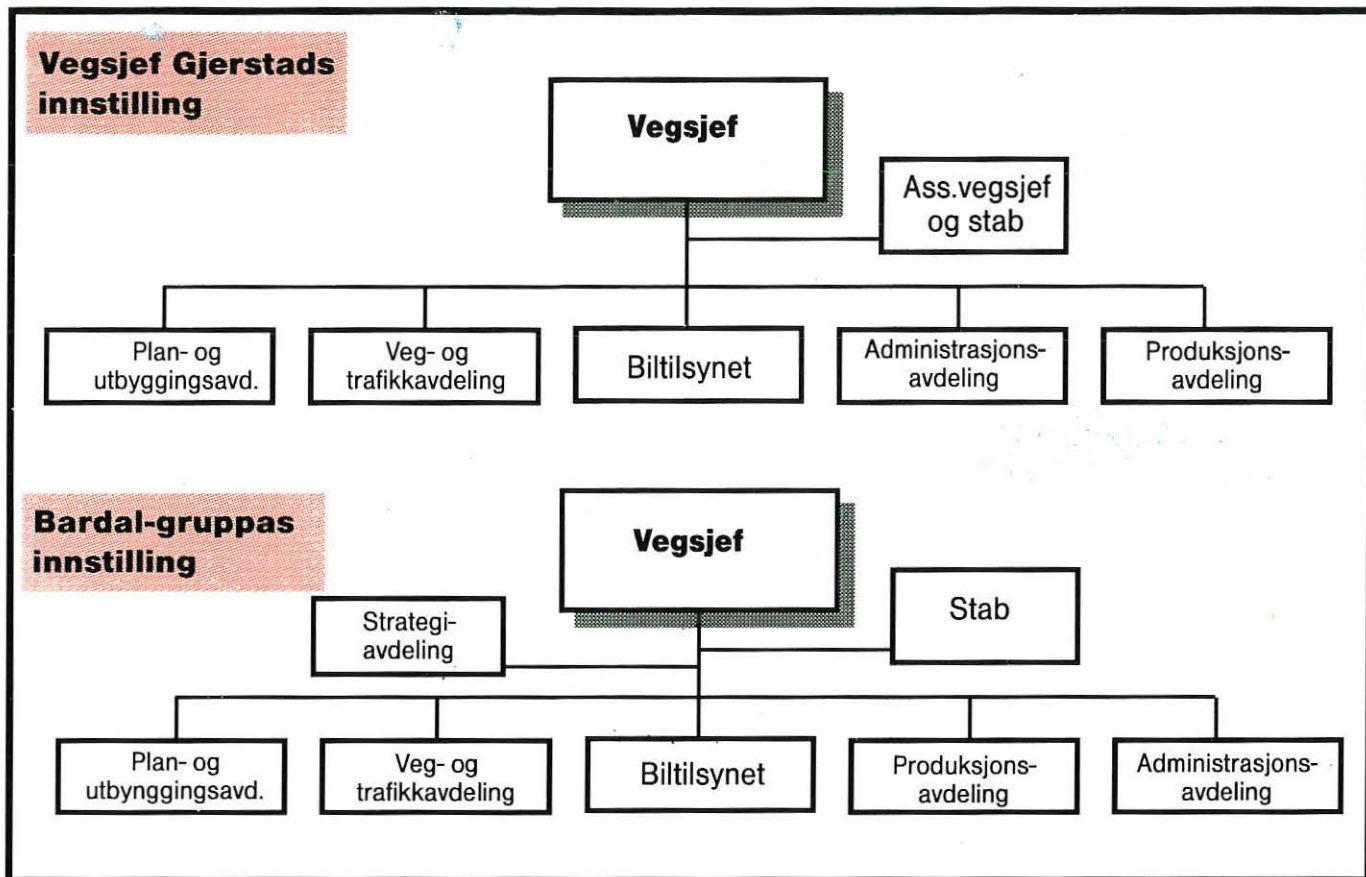
God sommer.

Harald Gjerstad

Innhold:

- S. 2: Utlån av sikringsutstyr
- 3: Vegsjefen kommenterer
- 4-5: "Det nye Vegvesenet"
- 6: Knallstart for Krøsus
- 8: Klart for Rannekleiv-Temse
- 9: Gjennomslag på øst-vest
- 10: Fra kontorpult til landevei
- 11: Førerkort med videokamera
- 12: Vegsjefen tester motorsykkel
- 15: Nylund i Paris

- 16-17: Traver til tusen
- 19: Åpning av Vestlandske
- 20: A-Agder tok førstepris
- 21: "Petter Smart"
- 22-23: Rosespirea og svartor
- 24: Fylkesplan for rast
- 26: Lette lastebiler
- 27: Fra bil til kano
- 28: Rundkjøring Strømmen
- 23: Fra likestillingsutvalget
- 30: Minneord om B. Viki
- 31: G. Waitz-Holmenkollen



"DET NYE VEGVESENET"



Av Inger Sigrindnes

6. mai oversendte Regjeringen ved Samferdselsdepartementet stortingsmelding nr. 41 (93/94) "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen" til Stortinget. Denne er nå behandlet i samferdselskomiteen og senere vedtatt av Stortinget.

Stortinget gav i grove trekk sin fulle støtte til meldingen, som igjen i stor grad var bygd på Vegdirektoratets anbefalinger. Ledelsen i Vegdirektoratet er derfor svært godt fornøyd med både stortingsmeldingen og stortingets vedtak vedrørende denne.

"Vi fikk et ferdighus - Innredningen må vi få på plass selv"

Stortingsmeldingen er imidlertid forholdsvis generell og sier lite konkret om de ulike sakene. Det er som vi tidligere spådde i AAV-nytt, vi fikk et ferdighus av Stortinget, slik at innredningen må vi nå få på plass selv. Den delen som kanskje er mest spennende for mange av oss ansatte er den organisasjonsmessige endringen. Denne sier ikke meldingen så mye om, annet enn at de forutsetter et skille mellom produksjon og myndighet.

BARDAL-RAPPORTEN

Parallelt med arbeidet omkring meldingen, nedsatte derfor Vegdirektoratet en arbeidsgruppe som skulle vurdere rammene for omorganiseringen ved vegkontorene. Gruppens leder har vært vegsjef Bardal, fra Sør-Trøndelag. Gruppen har derfor senere blitt kalt Bardal-gruppen.

De kom bl.a frem til følgende;

* all anleggsvirksomhet og de tunge vedlikeholdsoppgavene legges til produksjon

* flertallet går også inn for at dagens maskinavdeling (unntatt driftsbygninger) og alle planleggbare vedlikeholdsoppgaver også legges til produksjon

* mindretallet vil beholde større deler av det trafikkrettede vedlikehold på myndighetssiden og vil derfor også legge deler av maskinavdelingen dit

* stortingets forutsetning om deling av myndighet/produksjon på biltilsynet gjør at halltilsynet gjør at hallkontrollene organiseres på myndighetssiden

* etatens trafikkfunksjoner er for bredt arbeidsområde til å samles i en avdeling

* flertallet ønsker en veg- og trafikkavdeling hvor den trafikktekniske kompetansen legges mens biltilsynet beholdes som en egen avdeling

* mindretallet foreslår å kople den trafikktekniske kompetansen til biltilsynet og utvikle dette til en bredere trafikkavdeling

* assisterende vegsjef avvikles

* eiendomsseksjonen deles på plan (grunnervervsoppgavene, inkl. oppmåling og tilhørende dokumentasjon) og veg- og trafikk (eiendomsforvaltning, forvaltning av eiendomsgrunn og bygningsmasse)

* flertallet går også inn for at lab. deles på produksjon (grunnboringer, inkl. arbeidsledelse) og at øvrig fagkompetanse legges ut på resultatene (ved at f.eks. testlab. plasseres på plan, mens må-

"Flertallet ønsker økonomisk kompetansen lagt til resultatene"

linger knyttet til eksisterende vegnett legges til veg- og trafikkavd.)

* mindretallet foreslår å samle lab. hos største bruker; nemlig til plan

* flertallet anbefaler økonomisk kompetansen lagt til de resultatene

som har størst behov for kompetansen, men at vegkontoret må arbeide bevisst videre med kompetanseoppbygging innen økonomi for alle avdelinger

* mindretallet foreslår økonomisk kompetansen lagt til adm, slik det er i dag

* vi blir også bedt om å vurdere hensiktsmessigheten av dagens antall driftsområder, sett i forhold til den nye organiseringen

* opprette en ny strategivdeling

AUST-AGDERS UTTALELSE

Det enkelte vegkontor fikk frist til 20. juni med å kommentere Bardalrapporten.

Her i Aust-Agder har ledergruppen hatt flere møter om saken og kommet frem til følgende:

* uheldig med deling av dagens plan.avd.

* FTU/TS, uttalelse til kommunedelsplaner, avkjørselssaker og kollektivtrafikk fra veg- og trafikk til plan

* ass. vegsjef beholdes, dersom vegsjef ønsker dette

* vi skal på nytt vurdere antall driftsområder

* byggherrefunksjonen for trafikkrettet og strukturelt vedlikehold legges til veg- og trafikkavd.

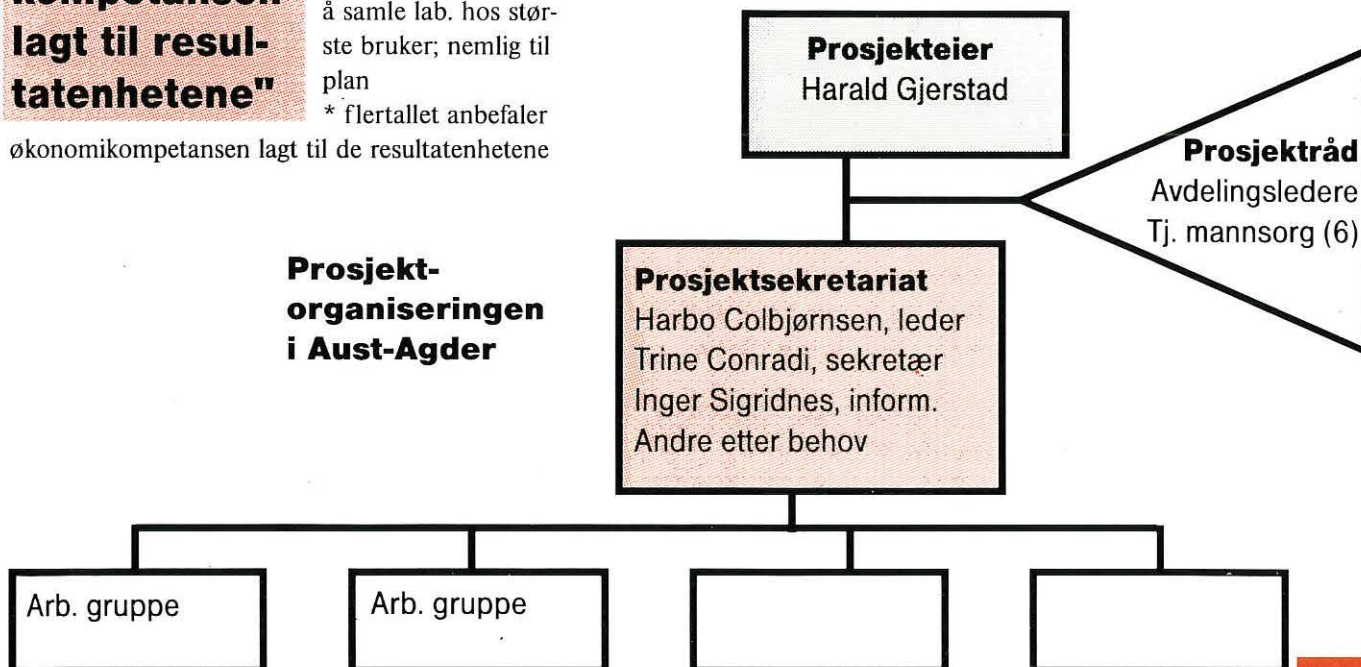
* eiendomsseksjonen holdes samlet i veg og trafikkavd.

* Labs målinger på eksisterende vegnett går til veg- og trafikkavd.

"Uheldig med deling av plan.avd. - ass. vegsjef beholdes etter ønske"

(forts. neste side)

Prosjektorganiseringen i Aust-Agder



"Det nye vegvesenet": Endelig organisasjons- kart klart 1. oktober

(forts. fra
foregående
side)

- * Lab for øvrig går til plan
- * HMS bør legges til adm.avd. eller i tilknytning til ass. vegsjef
- * vegsjef avgjør hvilken avd. miljøoppgavene og trafikksikkerhetsoppgavene legges til.
- * hallkontroll til produksjon, men utføres ved biltilsynet, ev. maskinavd. verksteder
- * ønsker ikke en strategiavd.

COLBJØRNSEN PROSJEKTLEDER

Arbeidet videre med prosjektet vil bli omfattende.

Dette har gjort at det er nedsatt en egen prosjektsammensetning. På det opptegnede prosjektkartet går det frem at vegsjefen er prosjekteier og øverst ansvarlige.

Colbjørnsen er valgt til prosjektleder og vil ha det daglige ansvaret for "Det nye Vegvesenet".

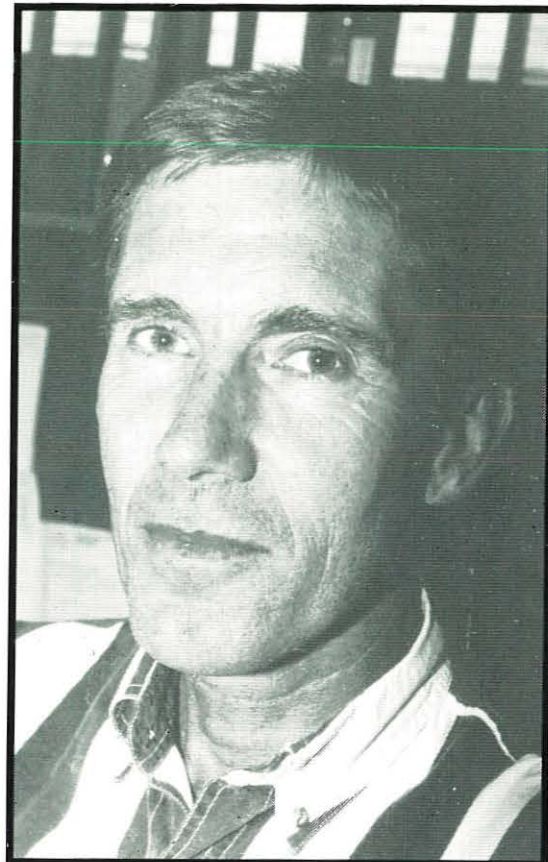
I hans prosjektgruppe deltar også Trine Conradi og Inger Sigridnes. Det er også etablert et prosjektråd hvor hele ledelsen; i tillegg til tjenestemannsorganisasjonene deltar. Prosjektgruppen vil også delta i prosjektråds møter.



FORHANDLINGSUTKAST

Vegdirektør Søfteland vil 5. juli legge frem et forhandlingsutkast til nytt organisasjonskart, på bakgrunn av de ulike vegsjefers uttalelser. Dette utkastet vil så bli gjenstand for forhandlinger med tjenestemannsorganisasjonene sentralt. Dette skal være ferdig forhandlet før 1. oktober, og da vil det endelige organisasjonskartet være klart. Det betyr at en fra samme tidspunkt vil lyse ut de stillingene en da skal besette i henhold til det nye organisasjonskartet.

Det er Vegdirektoratet som ansetter avdelingsledere, mens det er vegsjefen som skal ansette seksjonsledere m.m. Vegdirektoratet har gitt oss frist til 1.7.95 med å ha iverksatt vår nye organisasjon, "Det nye Vegvesenet". Frem til da vil det være en prioritert oppgave å informere alle våre ansatte, bl.a. gjennom flere ekstrasutgaver av AAV-nytt og flere møter.



Knallstart for Krøsus: Dobbel lønn til alle!

Krøsus ble tatt i bruk som planlagt 1. mai. Innføringen av det nye systemet resulterte i utbetaling av dobbel lønn til alle for den første måneden!

– Det har vært mange negative kommentarer til Krøsus, men på lønningdagen var det bare skryt å få, sier Krøsus-ansvarlig Nils-Kjell Messel.

– En slik start var kanskje en fordel for motivasjonen videre, sier Messel, og tar saken med et smil. Han kan også forsikre at feilen ikke ble gjort på vegkontoret, men av NIT og Postgiro, som fikk den samme lønnsutbetalingsfilen to ganger. Vegkontorets lønningsavdeling hadde ikke mulighet til å kontrollere sluttsommen fordi datalinje-forbindelsen med NIT og Postgiro på dette tidspunktet ikke var tilkoblet. Fra vår side var hele lønningsoppgjøret korrekt, sier Messel, som forsikrer at dobbel lønn ikke vil bli utbetalt fler ganger! Ekstrasutbetalingen er nå trukket fra på juni-lønna.

Messels hovedinntrykk så langt er at innføringen av Krøsus har gått bedre enn en kunne frykte.

– Opplæringen av brukerstøttene må ha vært tilfredsstillende hvis vi skal dømme etter bilagene som er kommet inn. Som rimelig kan være har det vært en del småfeil – men mindre enn det kunne være grunn til å vente.

– De driftsansvarlige for maskinen som kjører Krøsus-systemet har hatt full kontroll over maskinvaren. Her har vår nye edb-leder Kjell S. Birkelands erfaring fra Unix-systemet kommet godt med.

– Når det gjelder programvaren i Krøsus, har det vært mange småfeil og mange nye versjoner. Det er særlig ressursmodulen som har bydd på problemer.

Hadde vi som systemansvarlige visst på forhånd hvor uferdig systemet var da vi fikk det, så tror jeg vi hadde kasta korta med en gang og gitt opp – men til slutt har vi fått det til å fungere – vi har greid det.

– En av de store modulene i systemet, leveandørmodulen, har fungert bedre enn venta og gått veldig fint. To tredjedeler av utbetalingene går over denne.

SVAKHETER

– Ellers er det klart at systemet har svakheter som må rettes opp. Det gjelder bl.a. kontering av utgifter – særlig det som kommer fra lønnsystemet. Dette blir ikke kontert direkte i lønnsystemet, men via en ressursmodul – vi får dermed ikke fram faktiske utgifter som reiseregninger, overtid m.m. Alt kommer i en pott. Dette må forandres i neste versjon.

TLP-lønnsystemet har vi under kontroll – selv om det ikke så slik ut ved den første lønnsutbetalingen.

En annen betydelig svakhet er at det er blitt atskillig flere bilag og skjema for hver enkelt ansatt. Tidligere var det ett felles skjema for lønn – nå må samtlige fylle ut minst tre skjemaer for å få lønn. Det er også en rekke andre svakheter som vi er blitt oppmerksom på. På den andre siden har Krøsus unike muligheter til å ta ut rapporter basert på alle mulige data som ligger i systemet. Ledelsen har her et enestående verktøy til å holde oversikt og styring med virksomheten. Lederne har nettopp gjennomgått opplæring i bruk av disse avanserte rapportmulighetene. Ennå gjenstår det å legge inn alle budsjettall i systemet. Det regner vi med å ha klart før ferien.

– Jeg trur vi ligger forholdsvis godt an på landsbasis med innføringen av Krøsus. Brukerstøtter og systemansvarlige har vært svært positive.

– Det har vært noe misnøye med at så mye av registreringen skal foregå ute i avdelingene. Enkelte avdelinger har valgt å engasjere kontorhjelptil å utføre dette. Det hevdes at dette er bedre bruk av

ressurser enn at det skal utføres av f.eks. oppsynet. Vi har fulgt boka til punkt og prikke – det er opp til avdelingene om de vil gjøre det på en annen måte.

– Som regnskapsleder vil jeg gjerne benytte anledningen til å berømme medarbeiderne her. Vi har innført et helt nytt system og har vært nødt til å finne ut av alt sammen. Leverandørene vet ikke stort mer enn oss. Her er det nedlagt et stort arbeid, sier Messel.

Av Ottar Johansen

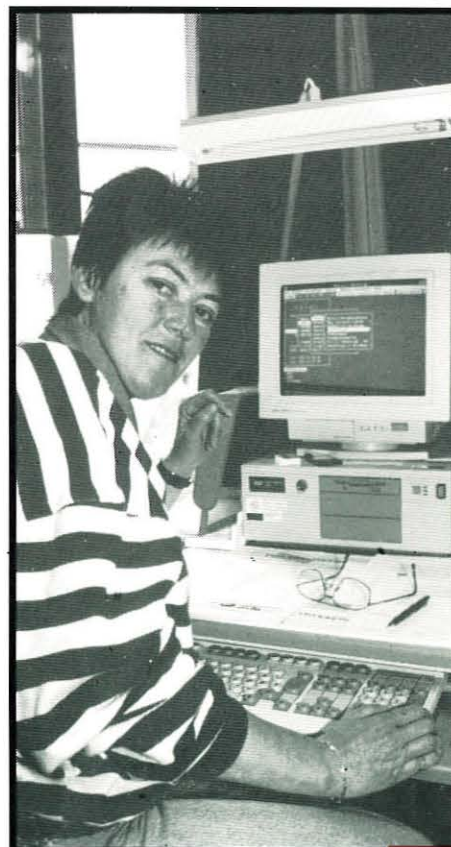
– Nå ser jeg at Krøsus kan bli et bra system

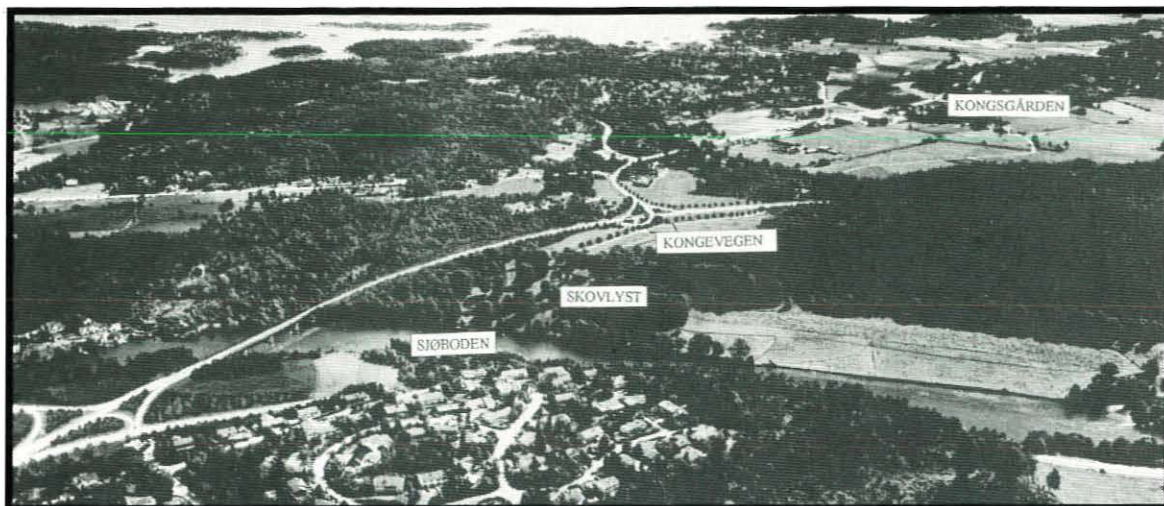
– Nå har vi kommet så langt at jeg kan se at dette sikkert kommer til å bli et bra system. Hadde du spurt meg den første uken etter at vi satte i gang, hadde jeg hatt et helt annet syn, sier lønningsleder og systemansvarlig for lønn- og personalmodulen, Bjørg Henriksen.

At Krøsus ga dobbel lønn vakte stor begeistring – men de sier det lar seg ikke gjøre to ganger – sier Henriksen, som kan fortelle at innføringen av Krøsus har vært en slitsom prosess som har gått på arbeidsmiljøet løs.

– Vår jobb er blitt helt forandret. Tidligere hadde vi topper med stor arbeidsbelastning, men det var også noen gode dager innimellom. Når jeg kommer hjem nå, er jeg utslitt. Nå jobber jeg mer mot personalavdelingen – og har ansvaret for kjøring av lønnsystemet. Før gjorde vi lønningene ferdig og sendte det fra oss for utkjøring. Nå ligger ansvaret på oss – vi har fått mange nye utfordringer.

– Når stresset er på topp, setter jeg lapp på døra, men jeg er nok i ferd med å bli den samme gamle blide igjen – jeg ser lysere på framtida enn jeg gjorde for noen uker siden.





Klart for E 18 Rannekleiv-Temse

I brev datert 18. mai 1994 stadfester Samferdselsdepartementet Vegdirektoratets hovedplanvedtak fra 1992 for E 18-parsellen Rannekleiv-Temse i Arendal og Grimstad kommuner. Departementet forutsetter at det i detaljplanfasen vurderes tiltak som kan bidra til å redusere ulempene for kulturminner i nærheten av vegtraseen. Samferdselsdepartementet har truffet sitt vedtak etter samråd med Miljøverndepartementet.

Dermed er den vanskelige vegsaken brakt ut av dødvanne, bare få uker etter at representanter for de to departementene var på befaringspåk på den aktuelle vegtraseen 25. april i år.

FULL STØTTE TIL VEGVESENET

Samferdselsdepartementet gir i sitt brev full støtte til Aust-Agder vegvesens behandling av saken - og til den godkjente hovedplanen av 30. juni 1992.

Riksantikvaren klaget i brev av 7. oktober 1992 over hovedplanvedtaket og framholdt at det foreligger saksbehandlingsfeil fra vegmyndighetenes side. Riksantikvaren ba samtidig om at trasevalg vurderes påny med tanke på flytting til et område som ikke berører verdifulle kulturminner i Nedenes-området.

Departementet avviser at det er begått saksbehandlingsfeil.

Når det gjelder forholdet til

kulturminner, finner departementet det klarlagt at hovedplanens trasevalg vil komme i en viss konflikt ved at kulturminner vil bli liggende i nærområdet til veglinjen. Men det vil ikke skje noen direkte berøring. Vegen vil i noen grad påvirke det helhetlige inntrykk av områdets kulturmiljø, men virkningene kan bli redusert ved ulike tiltak, bl.a. justering av veglinjen.

Departementet mener imidlertid at de anførte negative sider ved hovedplanen ikke kan anses som avgjørende i forhold til planen som helhet. Departementet legger også vekt på at fylkeskommunen som kulturmyndighet har tatt et klart standpunkt for vegplanen. Departementet erkjenner at det vil bli en viss konflikt med kulturminner ved kryssingen av Nidelva ved Rannekleiv. Skadevirkningene i dette området og eventuelle andre steder langs veglinjen bør

vurderes redusert ved detaljplanleggingen, sammenholdt med en kostnadsvurdering av det enkelte tiltak.

TUNNEL IKKE AKTUELT

Departementet drøfter fylkestingets og Øystad kommunestyres ønske om å føre vegen i tunnel etter kryssing av Nidelva og lengst mulig mot Grimstad grense.

En eventuell tunnel i 850 m lengde vil gi en merkostnad på mer enn 20 mill. kr. og departementet kan ikke se at dette vil gi en vesentlig bedring i forhold til kulturminner i området. Departementet viser til de store kostnadene og finner derfor ikke grunnlag for å anbefale en løsning med tunnel.

Etter at hovedplanen er endelig godkjent, har planavdelingen i Arendal kommune nå sendt melding om igangsetting av arbeid med reguleringsplan for den nye E18-traseen. Planleggingen utføres av vegvesenets planavdeling i samarbeid med de to berørte kommunene.

Vegkontorets leder for planlegging av E 18, Finn Ole Jørgensen, mener utfordringen nå er å gi anlegget en slik utforming at skadevirkningene for friluftslivet blir så små som mulig. Dette kan bl.a. gjøres ved at aktuelle stier og turveger føres i bru over motorvegtraseen. Anleggsarbeidene kan komme i gang i 1996, to år senere enn tidligere anslått.

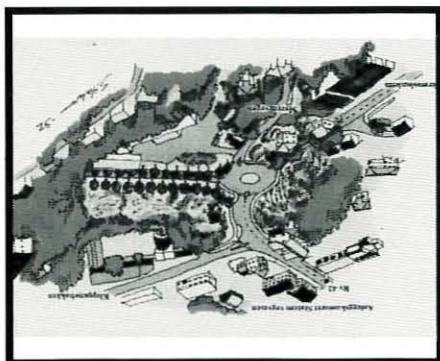
Av Ottar Johansen

Gjennomslag på Arendal øst-vest

I det redaksjonen for Sørlands- porten avsluttes, er gjennomslag for tunnelene på Arendal øst-vest for hovedtunnelen i Barbu og for den østre avkjørselen i Blødekjær satt til 7. juli. Tunnelgjennomslaget markeres på tradisjonell vis i regi av entreprenøren, Selmer as.

- Dette er selvsagt en merkedag også for byggherren, Statens Vegvesen, sier anleggsleder John Baasland.

Etter at sprengingen av hovedtunnelen og de to sidetunnelene er ferdig, begynner arbeidene med grøfter og kummer. En 66 m lang utstøping under Blø-



dekjær-området skal sikre at det ikke lekker vann fra grunnvannsmagasinet i Blødekjær og inn i tunnelen.

Tunnelen skal dekket med et vanntett og frostsikkert lag. PE-skum som kles inne med et 6 cm sprøytebetonglag.

Frostsikringslaget blir montert på skinner formet etter tunnelens profil. Systemet er det samme som nå bygges i Egeberg-tunnelen i Oslo - og har fått betegnelsen Egeberg-hvelvet. Veggene i tunnelen skal dekket med 3,5 m høye betongelementer.

BEREDSKAPSPLAN

Fra 1. januar begynner underentreprenører montering av belysning, ventilasjon og bom-

mer som automatisk kan stenge alle innkjørsler - dersom det skulle bli for mye gass i tunnelen. Ventilasjonssystemet skal sørge for at all eksos fra tunnelen tømmes ut på Barbusiden - her er det færrest hus og minst skade på omgivelsene. Tunnelen får et lukket dreneringssystem for spyle og dreneringsvann. Vannet føres i lukket ledning ned mot tanker i Barbu, hvort det også er en spesiell oljeavskiller. Dette forhindrer miljøskader ved ulykker i tunnelen, ved ordinær spyling av tunnelen mm.

Bommene kan også styres manuelt. Fra tunnelen er det varsling direkte til Rugtveitmyra varslingssentral i Telemark, som varsler tilbake til lokale myndigheter for iverksetting av nødvendige tiltak. En egen beredskapsplan er under utarbeidelse for tunnelen. Denne skal ta opp alt som kan skje i eller i forbindelse med tunnelen, skilting av omkjørselsveger mm. Beredskapsplanen følger direktiver fra vegdirektoratet og skal også godkjennes av direktoratet.

Anlegget ligger godt an i forhold til framdriftsplanen. Forserlingen under Blødekjær har ikke bydd på uforutsette problemer. Pumpene i Blødekjær kjøres etter behov for å opprettholde trykket i grunnvannbassenget inntil utstøpingen er ferdig. Deretter blir det forhåpentligvis ikke lenger bruk for pumpe-systemet.



Den nye rundkjøringen på Myrene skal være klar til bruk før fellesferien. Entreprenøren er i gang med bygging av portal ved vestre avkjørselsrampe i Blødekjær og rett etter fellesferien begynner arbeidet med portal også på østre rampe.

ARENDALE BRU

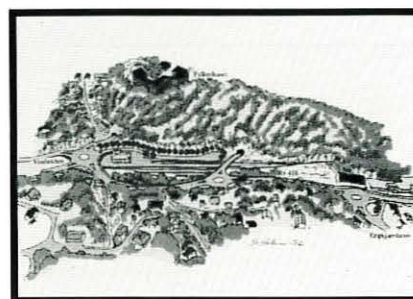
Entreprenør Selmer startet arbeidet med den nye, utvidede viadukten i Barbu, som nå har fått navnet Arendal bru, 17 juni. Den skal være ferdig til nyttår. I september stenges Møllebakken for at den kan heves med lettfylling i forhold til den nye brua.

95000 kbm tunnelmasse er transportert til Klodeborg pukkverk - resten er gått til utbygging av idrettsanlegg i Myra/Bråstad-området og til utfylling av Barbubukt etter inngåtte avtaler med Arendal kommune - og til bygging av gang- og sykkelvei ved Stølen.

For anleggets oppsyn og for anleggsavdelingen har det vært et hektisk halvår. Det blir travelt også til høsten, sier Baasland, først til vinteren blir det litt roligere, da er vegvesenet ferdig med sine utendørs arbeider. Da gjenstår det bare å passe på at entreprenøren gjør sin del av jobben.

Dato for den høytidelige åpning av tunnelen er ikke fastsatt. Første hverdag etter 1. mai, tirsdag andre mai, eller en av de første dagene etter, er et godt tips.

Etter at tunnelen er åpnet, skal Kloppenebakken utbedret med sammenhengende fortau til svingen ved Heimdalsveien. Her blir det sprengingsarbeid og store murarbeider.



Av Ottar Johansen

Til sammen har de nærmere 50 års erfaring fra kontorarbeid ved Biltilsynet bak seg. Men nå har både Astri Nåmdal, Sissel Baaseland og Ola Senum fått opplæring og skal heretter også kunne arbeide i den mer teknisk orienterte verden, bl.a ved biltilsynets utekontroller langs veien.

Tekst: Inger Sigridnes

På landsbasis regnes antall kontortilsatte ved de ulike biltilsynstasjonene å være for mange. I tillegg vet en at det i forbindelse med EØS-reglene vil komme krav om at det må utføres flere og oftere teknisk kontroll av kjøretøyparken. Derfor er det, fra sentralt hold, tatt initiativ til opplæring av de kontortilsatte slik at de i fremtiden også skal kunne utføre enklere deler av de tekniske arbeidsoppgavene.



Fra kontorpult til landevei

Foto: Ottar Johansen

– Nå er det vel lite som tyder på at vi er overtallige her ved stasjonen vår på His, men vi var likevel interessert i denne "omskoleringen" når først tilbudet kom, sier Ola Senum. Han innrømmer at han fra "tidenes morgen" har vært interessert i mer teknisk arbeid.

Astri Nåmdal og Sissel Baaseland har ikke like lenge ønsket seg til teknisk arbeid, men når sjansen først bød seg, har de li-

kevel tatt utfordringen og gleder seg til å ta fatt på nye arbeidsoppgaver.

Jeg spør jentene hvordan de tror det blir å legge finblusen igjen på pulten, tre i uniform og begynne med utearbeid?

– Jooo, det blir greit, det, hvis vi bare klarer det, så..... Sissel ler godt.

Men legger raskt til, med støtte fra de andre, at selvsagt tror de at de skal klare jobben.

De forsikrer at de ikke skal være alene på utekontrollene, men være et supplement til de mer erfarne inspektørene. De skal kunne håndtere trafikkdirigering ved kø, gi informasjon til trafikantene, de har fått opplæring i bruk av måleutstyr og apparater for miljøkontroll, måling av avgass m.m. De skal også ta seg av dokumentkontroll (fører-kort, vognkort, løyver m.m.) Slik vil de kunne frigjøre noe av tiden til inspektørene, slik at disse mer effektivt kan konsentrere seg om de mer tekniske sidene ved kjøretøyene.

Hvordan har reaksjonene vært på at dere nå beveger dere inn på et arbeidsområde som tidligere har vært forbeholdt teknisk utdannede menn?

Sisel mener at dette har gått greit i Aust-Agder. Men de for-

teller at de er kjent med at problemene har vært vesentlig større i andre fylker.

– Men hvordan tror dere at trafikantene vil reagere når de blir stanset av "kontordamer", da?

Latteren sitter løst igjen, de ser på Ola, og ler enda mer..

Han flirer han også, men presiserer at han ikke betrakter seg som "kontordame".

Sissel legger da også til at de skal bære like uniformer som inspektørene når de er ute på felles oppdrag. Det er dessuten en klar forutsetning at de skal operere som fullverdige og likeverdige, ingen A- og B-kontrollører. Forskjellen er bare at vi har hver våre arbeids- og ansvarsområder. Inspektørene tar seg av det de kan best, og vi tar oss av ting som kanskje vi kan vel så godt, f.eks. dette med å undersøke om det finnes begjæring (en melding) på bilen. De er alle enige om at det viktigste er at de arbeidsoppgavene de blir satt til, blir utført på skikkelig vis. Da tror de heller ikke at noen vil reagere spesielt negativt mot dem. Men de innrømmer at de bl.a. har fått høre; "jöss,fått med

kvinfolk også nå?"

Og når ikke alt er som det skal være, sier andre: "men har dere ikke et mannfolk som kan se på dette, da?"

– Men dette er unntakene, hevder de. De aller fleste reagerer ikke på kvinner i uniform lenger. Både politiet, tollere og andre har banet vei med sine kvinnelige ansatte i uniform, så når nå biltilsynet også benytter kvinnelige ansatte, oppleves dette som mer naturlig enn provoserende blant de fleste, tror de tre. Men både Astri og Sissel har opplevd at også når de sitter i en ekspedisjonsskranke inne på biltilsynet, er det fortsatt enkelte som søker seg til en mannlig betjent skranke.

– Det kan synes som om de har mer tillit til dem enn oss, uten at vi skjønner hvorfor, for det har de da ingen grunn til", sier de. Og så ler de godt igjen.



Fører kort med videokamera og PC

Biltilsynet på His tok i slutten av mai i bruk nytt produksjonsutstyr for framstilling av fører kort. De gamle kameraene som leverte ferdige bilder til fører kortet er nå avløst av et lite videokamera som lagrer bildet digitalt og tar det inn på en PC der det redigeres sammen med resten av fører kortet og skrives ut på en laser-skriver. Dette bakes inn i plast som før.

Den nye teknikken unngår bruk av miljøskadelige kjemikalier.

Bildets kontrast og lyshet kan justeres på PC-skjermen, slik at bildene blir av akseptabel kvalitet.

Den nye teknikken avløser de kjemiske kameraene som ble tatt i bruk 1. april 1979, forteller konsulent Harald Kirkedam. – Den nye teknikken gir bedre arbeidsmiljø – tidligere fordamping av fremkaller- og stabilisatorvæske kunne gi helseskader. Det var også problemer med driftssikkerheten på de gamle kameraene. De virket bare ca. annenhver gang.

De gamle kameraene gjør nå tjeneste under Biltilsynets faste ukentlige kontordager på Akland og Birkeland.

Den nye teknikken er hurtig i bruk – men ennå er vi ikke helt fornøyd med bildekvaliteten. Bildene blir lett for mørke på personer med hvit skjorte. Men vi justerer lyset så godt vi kan, og folk er stort sett fornøyd, sier Ellen Aanonsen og Valborg Enersen i fører kortavdelingen.

– Og er det noen som klager, så prøver vi en gang til. Hoff er nr. 1 og Kirkedam en god nr. 2, sier folk!



Av Ottar Johansen



Jeg hører du kjører motorsykkel – det hadde vært artig om du kunne ta meg med på en aldri så liten prøvetur, bemerket vegsjefen til vår motorsyklende informasjonsskonsulent Inger Sigridnes i fjor høst. – Det var ikke så alvorlig ment – jeg regnet jo med at hun ville glemme hele greia, sier Harald Gjerstad, i det vi kjører til åstedet for vegsjefens aller første motorsykkeltur. De som kjenner informasjonsskonsulenten, vet at hun tar folk på ordet! Dessuten været hun en sensasjonell story til Sørlandsposten: vår korrekte og noe gråklede vegsjef med hjelm og lærjakke, skrevende over krom og lakk og dirrende hestekrefter!

Vegsjefen tester motorsykkel

Av Ottar Johansen

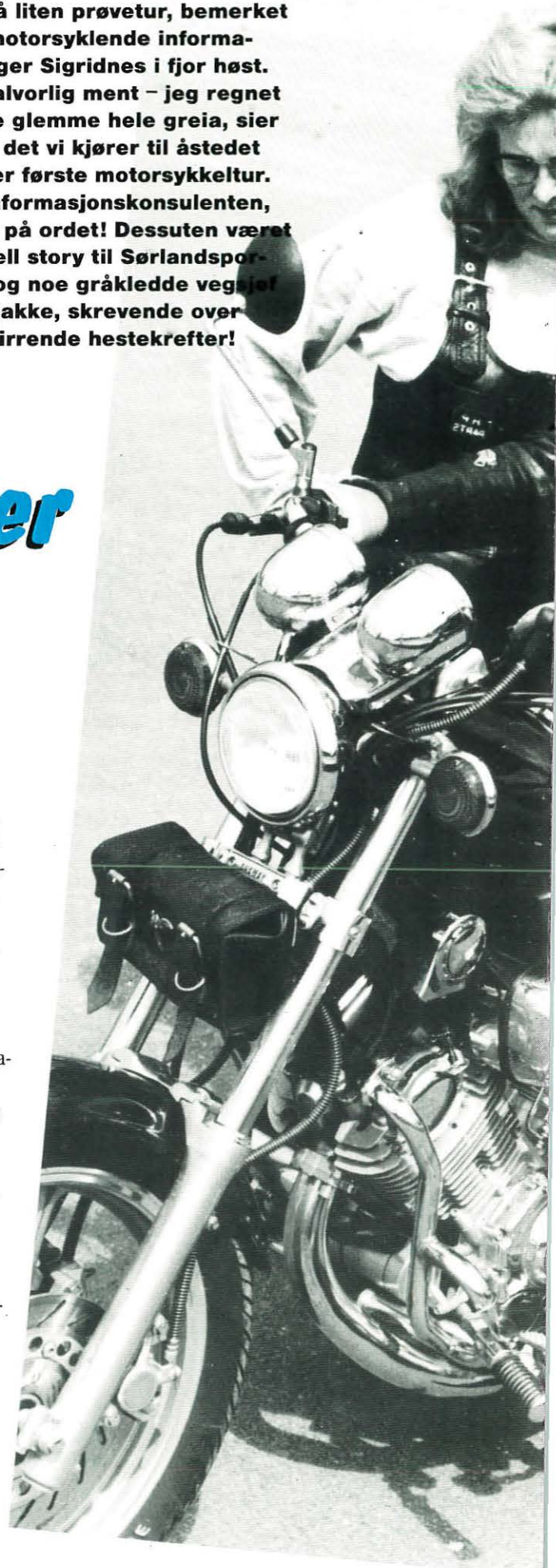
– Og da hadde jeg jo ikke noe valg, sier Gjerstad, lett nervøs. Inger, på sin side, hadde fått inntrykk av at vegsjefen ikke var helt ukjent med motorsykkel, han hadde fortalt at han hadde kjøpt seg terrengsykkel i fjor. For Inger er sykkel det samme som motorsykkel, at det er noe som heter trøsykkel, tenkte hun ikke på.

Vel framme på en usjenert parkeringsplass ankommer vegsjefen i bil og Inger på sin fyrrige Virago, et japansk uhyre av en Harley Davidson-klon med fet tank, fete dekk, fett sete, og drøyt 60 ville hester klar til gå fra null til hundre på bare få sekunder!



Gjerstad får på skinnjakke og hjelm. Det viser seg at han aldri tidligere har kjørt motorsykkel. Inger forklarer at der er klutsjen, der er gassen, der er giret og der er bremsen. De fleste av oss har vel opplevd, eller hørt om, folk som har satt seg på en motorsykkel, vridd gal veg på gassen, og i beste fall havnet langt utpå nærmeste jorde.

Gjerstad begynner pent – informasjonsskonsulentent følger årvåken etter til fots. Det går i rykk og napp. Rasedyret lar seg vanskelig tøy! Inger





oppmuntrer og gir råd. Det går bedre etter hvert, hastigheten blir jevnere og sykkelen mer lydig, men etter noen få runder må Gjerstad ta en pause – motorsykkelkjøring for nybegynnere er krevende, både fysisk og psykisk.

Etter noen minutters hvil er han igjen klar til dyst. Denne gangen går det enda bedre – men vegsjefen innser at han ennå ikke er moden for å teste Viragoens høyere hastigheter.

– Jeg hadde jo ikke noe valg da Inger kom og ba meg med, sier han etterpå.

– Det var vanskeligere enn jeg hadde trodd å koordinere gass, kluttsj og brems. En skal sannelig vite hva en gjør når en setter seg på et slikt kjøretøy!

– Ga den første prøveturen mersmak?

– Den ga meg vel først og fremst respekt for motorsykkelkjøring. Jeg husker fra guttedagene en eldre arbeidskamerat som kjøpte moped til kona. Han satte henne på mopeden og sendte henne avsted uten noe om og men. Så vidt jeg husker, gikk det bra. Det er vel slik med meg som så mange andre at jeg ennå har noe av guttungen igjen i meg, sier Gjerstad, og legger til at han hadde en aldri så liten baktanke da han ba om en prøvetur: Nå er det to biler i familien, noe som ikke er gunstig i det lange løp. Ville det ikke være fornuftig å bytte ut den ene med en motorsykkel?

Vi må gå ut fra vegsjefen kunne tenke seg å kjøre motorsykkelen – det er ingen grunn til mistanke om at han tenker å kjøpe motorsykkel til kona!

– Jeg husker at jeg kjøpte motorsag da jeg var 48 år – jeg tenkte jeg måtte lære å bruke den før jeg ble 50. Hittil har det gått bra med motorsaga. Nå er jeg inne på tanken at jeg kanskje skulle lære meg å kjøre motorsykkel før jeg blir 65. Ennå har jeg jo et par år å gå på!

"...kanskje jeg skal lære meg å kjøre motorsykkel før jeg blir 65..."

(forts. neste side)



**(fortsett fra
foregående side)**

Hvis Gjerstad en vakker dag skulle ankomme vegkontoret på motorsykkel og stemple inn iført hjelm, lærdress og kjørehansker, så er han i godt selskap. Voksne menn er nå motorsykkelforhandlernes beste kunder. De har råd til å kjøpe store, dyre motorsykler. Gjerstad antyder imidlertid at dersom han nå skulle gjøre alvor av denne tanken, så ville han nok ikke velge en av de aller sprekeste tungvektene.

Løvebakken MC-klubb for stortingsrepresentanter er allerede velkjent. Nylig skal det også være startet en motorsykkelklubb for sykehusleger i Aust-Agder og Vest-Agder. Av frykt for reaksjoner fra Hells Angels våget de ikke å ta navnet Hells Vesen. I stedet kaller de seg MC Doc.

Tida får vise om vi også får en motorsykkelklubb for landets vegsjefer.

Gjerstad er fullt klar over at tohjulingene kan by på faremomenter i trafikken:

– De minste motorsyklene, mopedene, holder en lavere hastighet enn biltrafikken, og bidrar dermed til et uryddig trafikkbilde, mens de sore syklene på død og liv skal forbi. Det hadde vært tryggere om alle som ferdes på vegene hadde holdt seg på samme hastighetsnivå.

– På den annen side har jeg stor respekt for dem som ferdes i trafikken på motorsykkel. Skal de kjøre trygt, stilles det store krav til kjøreferdighet og årvåkenhet. Selv det å sykle på trafikkerte veger på trøsykkel er krevende – det har jeg merket siden vi kjøpte oss våre off-roadere. En skal sannelig ha øynene med seg. De mange ulykene med barn og ungdom på sykkel er også et klart bevis på at det er vanskelig, sier Gjerstad, som har fått enda mer respekt for motorsyklistene etter den lille prøveturen en vakker dag i juni.



Fra anlegg og drift til Eiffeltårnet og Champs Elysees

INTERMAT PARIS APRIL 1994

Jeg var så heldig å få delta på årets Inter-mat-messe i Paris. Inter-mat arrangeres hvert tredje år og alternerer med de to andre messene "Bauma" og "Conexpo".

Intermat 94 fant sted fra 19. til 24. april på messeområdet "Paris-Nord Villepinte" og dekket et totalt utstillingsområde på 250 000 m². Her var hele spekteret av materialer, utstyr og teknikker for bygg- og anleggsbransjen samt for vedlikehold og drift representert.

For å nevne noe:

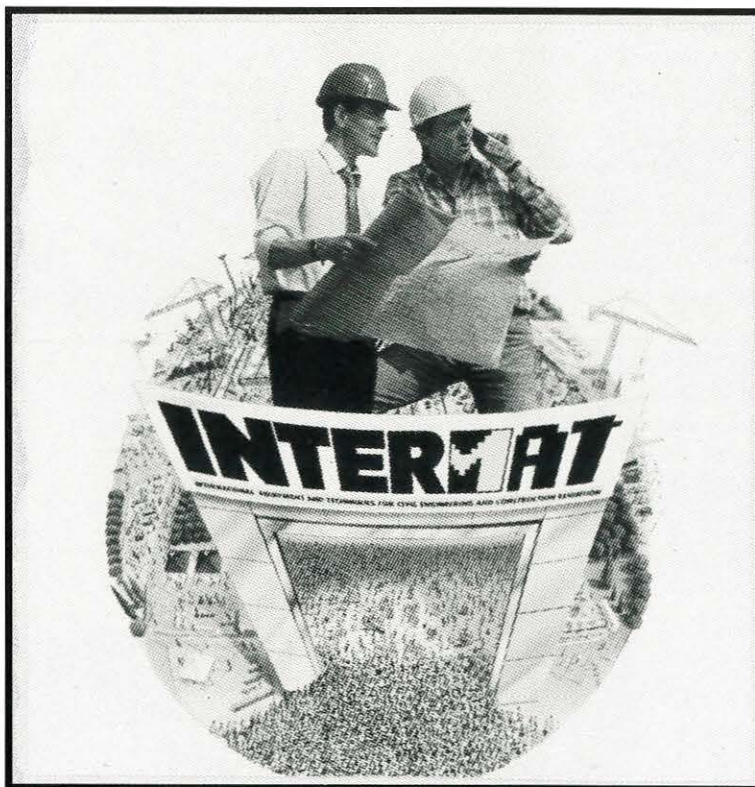
- betong, asfalt og knusekomponenter
- overflatebehandling
- maskiner i alle størrelser
- komponenter og tilbehør
- bygging, vedlikehold og drift av veg
- trafikkutstyr
- transport

Hele 150 000 besøkende fra hele verden var til stede i tillegg til 1 300 utstillere.

Det sier seg selv at det ikke på langt nær er mulig å få med seg alt på en slik gigantisk utstilling. Mye av det som vises er ikke av interesse for vegvesenet. Det var likevel mye som det var grunn til å se nærmere på. Det som er beklagelig å konstatere var at Norge tydeligvis har lite å fare med av egenproduserte ting i en slik sammenheng. Derimot var Sverige bra representert ved blant annet Svedala, Atlas Copco og Volvo. Danmark var representert med Epoke og Finland med Nokia.

Det vil føre for langt å gå nærmere inn på selve utstillingen her. Jeg vil heller vise interesserte til mine egne fotografier, brosjyrer og informasjonsmagasiner.

En slik tur kan være anstrengende på så mange måter. En ting er å gå på kilometervis med betonggulv. En annen er at man gjerne skal få med seg de fleste severdighetene i en by som Paris, som for mitt vedkommende var en ny opplevelse. Jeg liker, selv om det er hardt for beina, å trave gatelangs fra en severdighet til en annen. På den måten får en også med seg blant annet trafikksituasjonen på en helt annen måte enn når en reiser med kollektive



reisemidler. Det som imponerte meg var trafikkavviklingen og samspillet mellom den motoriserte trafikken og syklist/fotgjengere samt parkeringskulturen. Selv om det kunne synes nokså kaotisk til tider så fungerte det ganske bra slik at kapasiteten ble utnyttet til det ytterste.

En annen ting som jeg la merke til var at Paris prioriterte renhold på en helt annen måte enn Oslo, for ikke å snakke om London.

Av severdigheter vil jeg spesielt framheve Eiffeltårnet, Triumfbuen og Notre Dame. Dessuten var det en stor opplevelse med båttur på Seinen og å promenerer langs Champs Elysees.

Museet Louvre var så gedigent at jeg i denne omgang nøyde meg med utsiden. Jeg hørte om en som gjennom flere besøk så langt hadde brukt 30 timer og framdeles hadde en del igjen å se. Man besøker selvfølgelig ikke Paris uten å spise et bedre måltid med tilbehør på en fortausrestaurant langs Champs Elysees og nyter en øl ved et fortausbord i latinerkvarteret; alt dette mens en ser på folkelivet.

Altså denne konklusjonen: Paris er en messe verdt.

Kjetil Nylund

Traver til tusen

Varmblodshoppa Rosalita Frost, fire år gammel traver fra Skarsbru i Froland, har hittil i år kjørt inn nærmere 100 000 kr. i premier ved travløp på Bjerkebanen, Sørlandets Travpark, Momarken Travbane, Klosterskogen, Biri – og hva de nå heter, alle de kjente travbanene i Sør-Norge. Hun har startet i 12–14 løp, vunnet ca. halvparten og travet inn blant de 2–3 beste i resten. Bare halvparten av sesongen er unnagjort – mange løp gjenstår, med gode muligheter for nye gevinster...

På Skarsbru finner vi Helge Berntsen, til daglig opptatt med grunnboring for veglaboratoriet på Skarpnes – kona Elsi – og døtrene Nina og Hege, sistnevnte riktig nok nygift og flyttet hjemmefra. Inntil for nylig var

de stolte eiere av suksesstravveren Rosalita. Nå er den solgt til et andelslag med ti andelshavere "fra stortingsrepresentanter til vegarbeidere" som Helge Berntsen sier det.

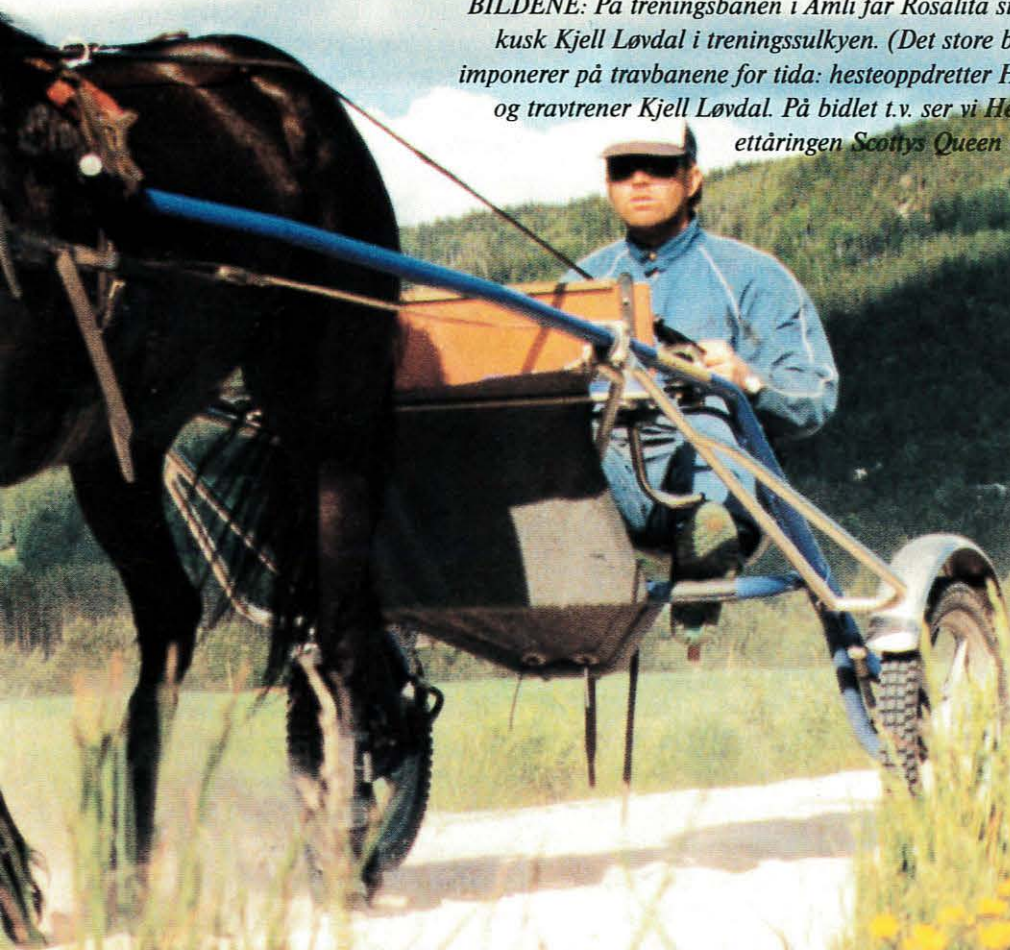
(forts. side 18)

Av Ottar
Johansen





BILDENE: På treningsbanen i Åmli får Rosalita sin daglige treningsdose med travtrener og kusk Kjell Løvdal i treningsgulken. (Det store bildet). Innfelt over, den sterke trioen som imponerer på travbanene for tida: hesteoppdretter Helge Berntsen, varmblodshoppa Rosalita og travtrener Kjell Løvdal. På bildet t.v. ser vi Helge Berntsen med avshoppa Volo Scotty, ettåringen Scottys Queen og årsføllet som ennå ikke har fått navn.





Neste generasjon travere i stall Berntsen ...? Avlshoppa Volo Scotty med ettåringen Scottys Queen og årsfall uten navn feter seg på grønne enger hos Harald Omdal.

"Solgte Rosalita for å satse på Scottys Queen"

(forts. fra side 16)

Salgsprisen var 100 000 kr. – familien har beholdt to andeler, mens den profesjonelle travtreneren og Rosalitas faste travkusk, Kjell Løvdal fra Åmli har en andel.

Det sies at travkjøring ikke er den raskeste veien til fattigdom, men en av de sikreste. For familien Berntsen er det ennå ingen tegn til nød. De har gjort det bra på sin kjære hobby – og regner med at inntektene så langt bortimot har dekket utgiftene.

VANSKELIG AVGJØRELSE

– Var det ikke dumt å selge Rosalita nå når hun akkurat har begynt å kjøre inn store summer?

– Det var ingen enkel avgjørelse, sier Berntsen, – så god som Rosalita er nå, kan vi regne med at hun vil fortsette å gjøre gode løp, selv om vi også kan vente en down-periode etter at hun har vist god form siden

mars. Hva som vil skje senere, er vanskelig å si. Hun kan gjerne fortsette å vinne to-tre år, og kanskje kjøre inn noen hundre tusen til.

Men å holde en topphest i en proff trenerstall, lønne kusk og reise rundt på travbanene kommer lett på 50–60.000 kr. i året, så da er det ikke sikkert at de blir noe overskudd. Alt tyder imidlertid på at Rosalita kan gjøre det godt i flere år ennå. Deretter fortjener hun å få et føll, mener Berntsen. Det er vanlig at gode travere brukes i avl etter at travkarrieren er over. – Men det som avgjorde, er at vi har en ett år gammel hoppe, Scottys Queen, som vi har enda mer tro på enn Rosalita. Queen er "søster" av Scott Airborne, en treårig varmbloodhingst som har vist meget lovende takter i år og som ser ut til å utvikle seg til en av landets aller beste travere. Denne hesten skal vi ha hjemme på Skarsbru, mens Rosalita blir i Åmli. Vi har ikke kapasitet til å ta oss av mer enn en hest – det vil bli mer enn nok å gjøre med Queen.

LOVENDE LILLESØSTER

Queen og Airborne er begge avlet hos Berntsen på Skarsbru. Mora, Volo Scotty, tilhører en Grimstad-familie, men leies av Berntsen, som bruker den som avlshoppe. Volo Scotty var selv en fin travere, og det ser nå ut til at hun kan gi opphav til flere travere i landseliten.

Ved leie av avlshoppe er det vanlig at eieren har førsteretten på det første føllet. Det viser seg nå at eierfamilien gjorde klokt i å benytte seg av denne retten når det gjelder Airborne. Det er en hest som godt kan kjøre inn millionbeløp.

Men samtidig går lillesøster Queen sammen med sin mor – og et årsføll som ennå ikke har fått noe navn – og feter seg opp i saftige enger hos Harald Omdal, pensjonert vegarbeider, på Bjorbekk.

– Det er umulig å si nå om Scottys Queen vil bli en travere, men stamtavla er førsteklasses, og mulighetene til å få en ny topptraver bør være til stede, sier Berntsen.

STALL BERNTSEN

Det er et møysommelig arbeid å trene opp en traverehest. Det første året går med til temning. Andre år begynner med lett trening. Så følger hardere og mer spesialisert trening – og travkarrieren kan begynne.

Treningen av Scottys Queen skal foregå hjemme hos Berntsen på Skarsbru, der familien har bygd opp småbruket til et hestesenter med stallplass for åtte hester og alt som ellers hører med til faget. Like ved ligger Arendal og Froland Travelskaps treningsbane, en rettbane på 850 meter – der et førtitalls hester trenes regelmessig. Med i treningsopplegget for et travremne hører også avstressende rideturer med hestekjære ungjenter i sadelen...

Og går det som det skal, ender den smekre ettåringen om noen år på de store travbanene, i

knviskarpe oppløp med verdens raskeste travere – med håp om å komme et hestehode foran i mål, med påfølgende heder for eier, kusk og trener – og tusenlapper i banken...

GLAD I HESTER

Berntsen drev til å begynne med oppdrett av oksekalver på den gamle husmannsplassen. Familien fant imidlertid ut at det ville være triveligere med hester – og siden Berntsen var litt interessert i travkjøring, ble det travere.

– Vi valgte hester først og fremst fordi vi er glad i hester. Det er avstressende å være i stallen mens hestene gumler på en høyball...

Etter som årene har gått, har familien avlet opp 6–7 føll. To av dem er blitt travere. Tre av nabone driver også med traverehester – og utgjør et trivelig hestemiljø i fem minutters gangavstand fra travklubbens treningsbane.

Interessen for travsport på Sørlandet er stor. Arendal og Omegn Travklubb har 50–60 medlemmer. Grimstad Travklubb er betydelig større. Aktive travklubber er det også i Risør og Tvedestrand, Lillesand og Birkenes, Øyestad og Fjære, i Åmli og på Evje. Kristen T. Gundersen i Grimstad, har ca. 40 hester i trening på sin profesjonelle treningsstall – ved Sørlandets travpark er det fire profesjonelle travtrenere med i alt 80 hester i trening.

HELE FAMILIEN MED

Så godt som hver eneste dag er det travkjøring et eller annet sted i landet, med veddeløpspill og pengepremier til hestene. Innenfor travsporten omsettes det for store beløp. Dette bidrar til et høyt spennings- og underholdningsnivå for alle som er med.

For Berntsen har travsporten vært et familieprosjekt der de to døtrene har vært med for fullt. Det er imidlertid fru Elsi som

har stått for foringen av hestene om morgenen. En av døtrene – eller en stalljente utenfra har holdt orden i stallen. Berntsen har selv sørget for travtreningen på ettermiddagen.

– Travløpene er forholdsvis korte – 1600 – 2200 meter, og kan best sammeliknes med 800–1500 m for mennesker – vi driver mye med intervalltrening. Hestene trenes ikke mer enn en times tid om dagen, altså betydelig mindre enn en topp idrettsmann.

HESTENE MÅ TRIVES

– Tidligere ble hestene kjørt hardt og det ble brukt pisk for å presse dem til det ytterste. Nå er det forbudt å bruke pisk og vi mener at hestene må trives og være i godt humør om de skal yte sitt beste. De får derfor førsteklasses stell. Foret består av spesielle forblandinger beregnet for travere – ved siden av høy.

– Etter noen år som traverehester mister hesten lysten til å konkurrere – vi kan merke at den ikke er i humør og at den ikke vil yte noe i oppløpet. Hvis det har vært en god travere, ender den gjerne sitt liv som avlshest.

HØYDEPUNKTER

Travkjøringene er høydepunkter i familien Berntsens liv. De fleste søndagsmorgener går med til stell av hesten og forberedelser. Så hektes tilhengeren på bilen, hesten stiger på, og turen går til en av travbanene, f.eks. Sørlandets travpark. Hele dagen går med på travanen, der hele familien trives i hestemiljøet. Så kan de vende hjem utpå ettermiddagen, forhåpentligvis med både premie og ære. Pengepremiene betyr selvsagt mye, men like viktig er æren, sier Berntsen, som følger hestene som er avlet på Skarsbru nøye. Selv om de blir solgt til andre eiere, faller fortsatt mye av æren på oppdretterne.

Folkevandring på Vestlandske Hovedvei

Søndag 8. mai var det klart for gjenåpning av Vestlandske hovedvei mellom Grimstad og Lillesand, etter at den først planlagte åpningen senhøstes ble tatt av snøen. Denne gangen var vær-gudene så avgjort på arrangørens side - og en stor folkemengde hadde møtt fram for å være med på åpningen.

Den symbolske åpningen ble foretatt av fylkesmann Signe Marie Stray Ryssdal, som kappet tauet med en gammel bile medbrakt av formannen i Landvik historielag, Arne Haugen. Politisk rådgiver i Miljøverndepartementet, Unni Mathisen, berømmet prosjektet - og deretter kunne folk i hundretall begi seg over den gjenoppbygde Eineid bru. Først over var de prominente gjester som ble kjørt med hest og vogn. Deretter kom fotgjengere, mange med barnevogn - og syklist.

Veien er tenkt som en turveg både for fastboende og turister. Den er samtidig et fint eksempel på vår veghistorie - og vel verd et besøk.





Aust-Agder tok førsteprisen

i Forslagsordningen for vegvesenet

– Da vegdirektøren tok ordet ved avslutningen av vegsjefmøtet i april, rettet jeg automatisk på slipset. Jeg visste ikke hva han hadde tenkt å si, men så ble jeg ropt opp for å motta premien for beste fylke i Forslagsordningen for vegvesenet, sier vegsjef Gjerstad, som stolt kan vise fram diplomene fra vegdirektøren.

Fra Aust-Agder ble det i 1993 sendt inn hele 26 forslag til forslagsordningen. Det er ny rekord for fylket – og det holdt til førsteplass for hele landet – både i absolutt antall og i forhold til antall ansatte.

– Det er klart dette var veldig moro – vi har vært på medaljeplass tidligere, men det er første gang vi har fått førstepremien, sier Gjerstad.

– Vi har tidligere knivet med Vest-Agder, og jeg lurer på om ikke vegsjef Setsaa også rettet på slipset, men denne gangen gikk altså prisen til oss.

For noen år siden fikk Gunnar Lien "Petter Smart"-prisen for årets beste forslag, en "informasjonskarusell" for spredning av informasjon i bedriften. Høyeste premiebeløp i fylket gikk til Gustav Guttormsen for et forslag om skiltstolper i et materiale som ikke ville skade biler ved påkjørsel.

Forslagsordningen i vegvesenet, som den høytidelig og kanskje noe tungvint heter, styres av nemnder i hvert fylke. Disse behandler forslagene og sender dem videre til det sentrale forslagsutvalget. I Aust-Agder består forslagsnemnda nå av Rolf Tiedemann, Kjell Birkeland, Hans Markussen og John Einar Myhren, som har overtatt vervet som sekretær etter Sigmund Blakstad. Blakstad får æren for å ha opparbeidet interessen for forslagsordningen i fylket etter mer enn ti års insats. Nemnda suppleres med en representant for avdelingen til den som har stilt forslag som skal behandles. Lokalt kan forslag premieres med inntil 10.000 kr. Høyere premiering avgjøres sentralt.

– Vi har forsøkt å lage litt blest om forslagsordningen i bedriftsavisa, men i fjor var aktiviteten ganske laber – da prioriterte jeg oppgaven som brukerstøtte i Krøsus. Da kom det flere forslag enn noen gang! En mulig forklaring kan være at nå får alle forslagsstillere et krus som takk for utvist interesse. At noen av våre ansatte har fått gode premier, kan også ha virket positivt. Målet for forslagsordningen er at ti prosent av de ansatte skal sende inn forslag. Her ligger vi ganske godt an – de fleste andre fylker kommer langt bak.

Vegsjefen er meget godt fornøyd med den store interessen for forslagsordningen:

– Det viser at folk er opptatt av jobben og engasjerer seg i etasens virksomhet. Det er de som gjør jobben som kjenner hvor skoen trykker – og kan fremme forslag til bedre måter å gjøre ting på. Vi har engasjerte folk

"PETTER SMART"

HAR LØST MILJØPROBLEM

over hele linja. Det er inspirerende også for oss i ledelsen. Forslagsordningen får fram forbedringer som kan forbedre arbeidsmiljøet og gi betydelige direkte innsparinger. Premieringen skal stå i forhold til nytteverdien av forslagene.

Jon Einar Myhren deltok nylig i en konferanse som tok opp forslagsordningens framtid. Vegdirektoratet ønsker at enda flere engasjerer seg og sender inn forslag. For å oppnå dette, må moderne markedsføringsmetoder tas i bruk. Et mer fengende navn på forslagsordningen ønskes av mange, og en navnekonkurranse er blant de tiltak som ble drøftet.

På konferansen deltok en representant for Kværner-konsernet. Han kunne fortelle at et reklamebyrå var engasjert for å få fart på deres forslagsordning. Det resulterte i en offensiv med billetter og opphold i OL-byen som premier. Resultatet var at den norske avdelingen gikk av med seieren for forslag i hele konsernet.

Det areides også for å etablere en database over alle forslag som er behandlet. Hvis det fins gode løsninger på et problem, er det ikke lurt om andre forsøker å gjøre akkurat det samme. Det er ikke nødvendig å finne opp krutet en gang til.

Det fins ingen oversikt over besparelser på grunn av forslag som er kommet inn under forslagsordningen. Det er heller ingen oversikt over hvilke forslag som er tatt i bruk etaten.

– Forslagsvirksomheten vil få enda større betydning etter hvert som vegvesenet får sin egen produksjonsavdeling som må ut og konkurrere direkte i markedet med private bedrifter, understreker vegsjefen.

– Her er det viktig at vi får mange forslag – kvantitet gir kvalitet. Jo flere forslag vi får, jo flere vinnere blir det, legger han til.

Laborant Arvid Vindholmen er kjent som en vegvesenets Petter Smart. Gjennom mange år som snekker i anleggsavdelingens brukgjeng fant han ofte smarte løsninger når problemer oppsto. På fritid driver han med restaurering av veteranbiler – noe vi har sett resultatet av ved flere vegåpninger: Først i køen, med vegsjefen, fylkesmannen og andre prominente gjester i baksetet kjører Vindholmen sin stilige Buick 1930-modell.

Nå har han løst enda et problem, og presentert løsningen som et forslag i vegvesenets forslagsordning. Det gjenstår å se om det blir belønnet med pengepremie eller Petter Smart-prisen.

Problemet var følgende: Maskinen som løser opp asfaltprøver slik at de enkelte komponenter kan analyseres, benytter et miljøskadelig løsemiddel, trikloretan. "Strassentest"-maskinen kjører løsemiddelet gjennom asfaltprøvene i et lukket system. Teoretisk sett skulle forbruket av løsemiddel være null. I virkeligheten forbrukte maskinen ca. en liter pr. prøve – eller 300 liter på de ca. 300 prøvene som behandles i løpet av en sesong. Vindholmen nevnte dette for leverandørens servicemann, uten at det ga noe resultat.

Vindholmen studerte maskinen nøye, og oppdaget at det flere steder var tegn til lekkasjer. Han demonterte hele maskinen, skiftet ut dyre spesialrør og pakninger med standardkomponenter som han kjøpte hos en rørlegger for en rimelig penge. Resultatet var en drastisk reduksjon av svinnet – på 40 prøver foretatt i år har forbruket av trikloretan sunket fra en liter pr. prøve til 0,25 liter.

Lekkasjene fordampet tidligere dels ut i lokalene og forpestet arbeidsmiljøet, dels ut til lufta utenfor via maskinens avtrekk. Nå merkes det ingen lukt i loka-

lene når maskinen er i bruk.

Forbedringene sparer ikke bare arbeidsmiljøet – de sparer også kostbart løsemiddel.

Vindholmen har også lagt en lukket rørledning fra fatet med løsemiddel direkte til maskinen, noe som gjør systemet enda mer tett. I fjor var maskinens forbruk nede i 0,3 liter pr. prøve. De første prøvene i år har altså gitt enda bedre resultat, 0,25 l.

Samme type maskin er i bruk ved vegkontorene over hele landet. Hvis de enkle forbedringene blir tatt i bruk på alle maskinene, vil gevinsten være stor. Det hører vel med til historien at Vindholmen selv har overtatt servicen på maskinen – det er ikke lenger behov for noen serviceavtale med leverandøren.

Vindholmens "oppfinnelse" er ikke ferdig behandlet i forslagskomiteen, som har bedt om nærmere opplysninger. Det skal de få, lover Vindholmen.

– Folk kaller deg en Petter Smart – hva sier du til det?

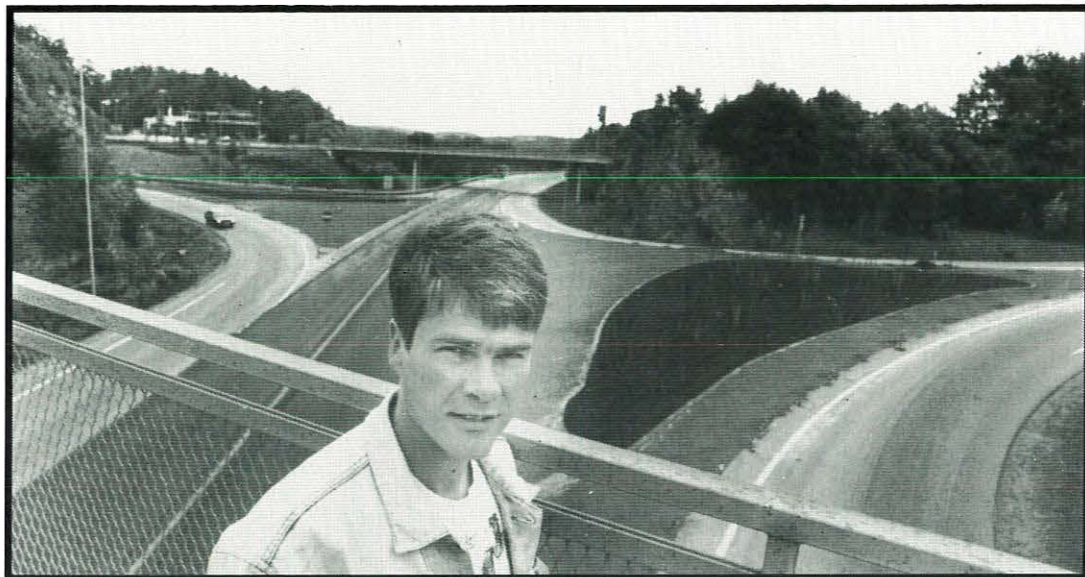
– Å, jeg har vel rota med litt av hvert, men det meste har jeg glemt, sier Vindholmen, og vil heller fortelle om hobbyen sin, veteranbilene. Buick I-1930 er allerede nevnt. Nå arbeider han med en 1928-modell som har gått med turister i Geiranger.

– Her om dagen kjørte jeg et brudepar. Det var en nabo – ellers sier jeg nei til de mange forespørslene om slikt. Men hvis vegsjefen vil ha med seg fylkesmannen eller ordføreren på vegåpning igjen, så kjører jeg gjerne.



Av Ottar Johansen

**Betong-
ørken på
Hare-
bakken
erstattet
av**



ROSESPIREA OG SVARTOR

Mye er blitt gjort for å for-
skjønne veger og omgivelser
i Aust-Agder i senere år, men likevel er
det en ting som er blitt bemerket av til-
reisende og forbireisende vegfolk: de
hvitmalte ørknene av noen trafikkøyer
ved avkjørselen fra E 18 på Harebak-
ken og på Stoa. Nå er de borte – og er-
stattet med beplantning etter dagens
standard for avkjørsler fra motorveg.

Av Ottar
Johansen

Ansvarlig for utformingen er Bjarte Sandve, tittel overingeniør og fag landskapsarkitekt. Han begynte i vegvesenet i Aust-Agder 1. mars – 93 – og har etter bare vel et år rukket å sette spor etter seg. Planen for landskapsmessig tilpassing av det store krysset i Øygardsdalen på E 18 i Grimstad er signert av Sandve. Anleggsgartnerne legger nå siste hånd på verket, som har flere fine løsninger – med store tørresteinsmurer som et viktig element.

Sandve er utdannet på Norges Landbrukshøgskole på Aas. Før han kom til vegvesenet, arbeidet han for et privat firma i Asker – barndom og oppvekst hadde han på Jæren. Stillingen ved vegkontoret ligger under planavdelingen, men han arbeider også mye for anleggsavdelingen.

MED TIDLIG I PLANFASEN

– Slipper du til så tidlig i planleggingsfasen at du får noen innflytelse på utformingen av vega-

leggene – eller får du bare den sure jobben med å plastre på de verste sårene etter at planleggere og anleggsfolk har herjet og rasert?

– Jeg er med fra tidlig i planfasen med valg av trase slik at hensynet til landskapet blir ivaretatt. Det er viktig å finne fram til en veglinje som medfører små inngrep i terrenget og som tar hensyn til landskapet. Jeg arbeider ofte sammen med ingeniørene ute i marka. Det som kan se bra ut på kartet, må ofte justeres når vi ser det ute i terrenget.

Sandve deltar i planleggingsgruppa for E 18 og var i fjor med på valg av veglinje for den nye parsellen Telemark grense – Østerholtheia. Resultet ble en bedre tilpasning til landskapet på flere punkter.

– Hva ser en landskapsarkitekt – som vegingeniørene overser?

– Jeg ser nok mer på terrengformene i nærheten av vegen, på vegetasjonen – om den er så spesiell og verdifull at den bør tas vare på. Men det viktigste er å forsøke se de muligheter som fins i terrenget, for å finne fram til en god linjeføring som skader minst mulig.

En veg oppleves fra to synsvinkler, bilisten som skal oppleve landskapet sett fra vegen, og beboerne langs vegen som kan bli plaget av støy, forurensning og et uheldig synsinntrykk. Hovedmålsettingen når vi bygger veger, er at de skal være teknisk gode. Men i senere år er vi blitt mer oppatt av miljøet. I dette inngår også bilistene opplevelse av omgivelsene når de ferdes langs vegene. Det skal bygges veger i landet, det gjelder å gjøre det beste ut av det. Som landskapsarkitekt lurer jeg noen ganger på om jeg har "solgt meg" ved å jobbe i vegve-



senet. Men vi må ha klart for oss av vi bygger ve-
ger på oppdrag fra samfunnet - vi bygger ikke for
vår egen del.

ENKLE FORMER VISER VEG

– Hvordan grep du an utformingen av avkjørs-
lene fra E 18 til Arendal?

– Lenge før jeg begynte på Ås hadde jeg lagt
merke til disse lite tiltalende avkjørslene med de
hvite trafikkøyene som skrek mot meg. Det var på
høy tid at noe ble gjort. Motorvegen går tungt i
terrenget i skjæring på begge sider av Harebakken.
Dette er hovedavkjørselen til Arendal, noe som vi
ønsker å markere med bruk av farger og vegeta-
sjon. Veggen går gjennom et naturlandskap så det
passer ikke med utpreget urbane løsninger. Jeg har
valgt å markere avkjørselen med enkle former, en
vifteform som understreker avkjørselsrampen og
viser hvor bilistene skal kjøre.

Til beplantningen har jeg valgt rosespirea som
en fargemarkering, og svartor i grupper. Det er
plantet 17 oretrær og hele 2450 rosespirea. Det er
sådd gress med tiriltunge og kvitkløver. Alt i alt
forholdsvis enkle virkemidler. Ved avkjørselen på
Stoa er det bare brukt gress - for å markere at det
ikke er hovedavkjørselen til byen.

Rosespireaen blomstrer fra midten av juli til et
stykke ut i august – mens sommertrafikken er på
sitt høyeste – og mange av de typiske sommer-
blomstene er avblomstret.

HENSYN TIL VEDLIKEHOLDET

Utgiftene til vedlikehold er en faktor som ikke
må glemmes når utsmykking langs vegene
planlegges. Det koster penger og krever fagfolk å
holde et pent anlegg i orden. Skarpnes vegstasjon
har en utdannet gartner blant sine ansatte. Sandve
understreker betydningen av å utforme beplantning-
en slik at det ikke hindrer vintervedlikeholdet.

– Det er liten mening i å plante trær som vil
bli brukket ned av snøbrøytingen, sier han – i år
kan vi mange steder se furutrær som er brunsvidd
av vinterens salting. Med de mange snøfallene i
vinter ble saltet blandet med snø og kastet langt
opp på vegkantene.

I Øygardsdalen med forretningsbygg, bensin-
stasjon og boligbebyggelse har Sandve brukt mer
bymessige uttrykksformer, med busker som blom-
strer, og de flotte tørrsteinsmurene som understre-
ker linjeføringen.

– Det er tydelig at folk legger merke til at vi
gjør noe for å forskjønne miljøet langs veggen. Gjør
vi noe ett sted, kommer det ofte krav om at vi skal
gjøre noe liknende andre steder.

Denne siste finishen koster ikke så mye i for-
hold til et stort veganlegg, og det er avgjort noe
som publikum setter pris på.

– Er det mye langs våre vegger som får land-
skapsarkitekten til å gremmes?

– En ting jeg har merket meg, er grøftearealet
mellom veggen og gang- og sykkelveggen. Her er det
ofte ganske rufsete, med en blanding av pukk og
ugras, et slags ingenmannsland der det også er
vanskelig å få slått det som vokser opp. Her burde
vi legge lista litt høyere og få til noe som tar seg
bedre ut. Ellers synes jeg Kystveien i Arendal i om-
rådet forbi Vindholmen er ganske trist. Her synes
jeg noe bør gjøres. Jeg er heller ikke særlig begeis-
tret over gangbrua over E 18 ved Harebakken, eller
brua på nye E 18 i Tvedestrand som krysser mot-
orvegen himmelhøyt oppe i lufta.

Byporter er i skuddet – ofte i forbindelse med
MPG – miljøprioritert gjennomføring. Kommer vi
til Danmark, ser vi tydelig hvor byen begynner. I
norske tettsteder, med uklar avgrensning, kan dette
være vanskeligere å få til. Men Birkeland kommu-
nestyre vedtok nylig at det skal anlegges en "by-
port".

ARENDALE GATEBRUKSPLAN EN UTFORDRING

I Arendal skal det utarbeides gatebruksplan
Arendal kommune og vegvesenet i samarbeid. Beg-
ge står som byggherrer. En gammel riksveg skal
stenges, og vegvesenet er interessert i å bidra med
utformingen av et nytt trafikksystem med en høye-
re standard. Dette prosjektet er en svært spennen-
de utfordring.

Sandve er ellers engasjert i utformingen av de
nye store rasteplassene på E 18-parsellen Telemark
grense Østerholtheia. Denne er nå på byggeplan-
stadiet og detaljplanleggingen av rasteplassene fo-
restår.

Når det gjelder E 18 Rannkleiv-Temse har
Sandve ennå ikke vært inne i bildet. Dette er et
prosjekt som går gjennom sentrale områder med
mange konfliktpunkter. Her er det mye som taler
for at en utenforstående landskapsarkitekt bør
trekkes inn, mener Sandve. Det blir flere og flere
prosjekter som krever medvirkning av landskapsar-
kitekt. Her blir vi nødt til å engasjere konsulenter,
min oppgave kommer til å bli sty-
ring og oppfølging, og legging av
premisser for den løsning som veg-
vesenet ønsker.

– Noen vegkontorer har an-
satt to landskapsarkitekter, eller en
landskapsarkitekt og en arkitekt. Ut-
viklingen har gått raskt – det er
ikke mer enn et par år siden vegve-
senet begynte å knytte til seg slik "grønn" fagkun-
skap. Vi kan bidra med vårt, i samspill med ingeni-
ørene. Det er ingen mangel på oppgaver, men i
Aust-Agder er det vel realistisk å regne med at jeg
blir alene om dette arbeidsfeltet en tid framover.



Rasteplasser for hele fylket innen år 2000

I april i år la vegvesenet ved planavdelingen fram utkast til plan for rasteplasser ved riksvegene E 18, 39, 41, 42 og 415. Planen fremmes som fylkesdelplan og planutkastet er sendt fylkeskommunen og de berørte kommuner til uttalelse. Etter denne høringsrunden skal det utarbeides en endelig plan. I de tilfeller der det er nødvendig å erverve grunn eller gjennomføre større bygge- og anleggsarbeider ved anleggning av nye rasteplasser vil det bli utarbeidet reguleringsplan.

Planen opererer med to typer rasteplasser:

- hovedrasteplass
- liten rasteplass

En hovedrasteplass skal ha toalett og minst fem bord. Standarden skal være høyere enn for en liten rasteplass. Plassen skal ha romslige plassforhold. En liten rasteplass kan ha fra 2 - 4 bord.

Mellom hovedrasteplasser bør det ikke være mer enn omlag 45 km.

Hovedrasteplassene skal betjene begge kjøreretninger. Dette kan løses ved at det opprettes to hovedrasteplasser nær hverandre, på hver sin side av vegen. Slike rasteplasser kan betraktes som en enhet.

På hovedrasteplassene er toalettanlegg et minstekrav.

Også på de mindre rasteplassene bør det være toalett, eller det skal planlegges med tanke på oppsetting av toalett senere. Det bør være 5-10 km mellom de mindre rasteplassene, dvs fire rasteplasser mellom hver hovedrasteplass, ideelt sett to på hver side av vegen.

Planen omfatter veger med ulik trafikkmengde. På veger med høy hastighet og stor trafikk, som E 18, bør avstanden mellom rasteplassene være kor-

tere enn for mindre trafikerte veger. Avkjørselsforholdene må også vurderes på grunnlag av trafikkmengden. Omfanget av turisttrafikk på de enkelte vegstrekninger er tillagt stor betydning i vurdering av behovet.

Rasteplassene vil inngå som en del av vegområdet og blir dermed en del av statens eiendom. Unntak fra dette er plasser som ligger i friområde eller der det er inngått avtale med eier av bedrift.

TILPASSET LANDSKAP OG LOKAL BYGGESKIKK

Rasteplassene skal utformes best mulig tilpasset landskapet. Hovedrasteplassene skal ha toalett, lekeutstur og informasjonstavler. De skal ha elektrisk lys og vannklosett. Toalettbygget skal være tilpasset lokal byggeskikk. Også informasjonstavler og annen utrustning skal så langt som mulig tilpasses lokale forhold. Det er ønskelig at plassene har en egenart som vekker interesse og gjenkjennelse hos trafikantene.

På E 18 omfatter planen fem hovedrasteplasser: Østerholtheia, Brokelandsheia, Brøbørvann/Vinterkjær, Jorstadvann/ Haslestad og Svennevig bru.

Østerholtheia hovedrasteplass blir bygd i forbindelse med utbygging av E 18 i ny trasé. Plassen skal byggess på begge sider av vegen, men betraktes som en enhet. Brokelandsheia ligger i tilknytning til et kommersielt anlegg. Svennevig rasteplass ligger i et friområde. Vegvesenet har ikke ansvar for vedlikehold av denne. Gjennomsnittsavstanden mellom plassene blir ca. 18 km, mer enn dobbelt så tett som normalene anbefaler.

Av de fem rasteplassene er Brøbørvann, Jorstadvann og Svennevig bru allerede utbygd. Det er fem små rasteplasser av ulik størrelse og kvalitet.

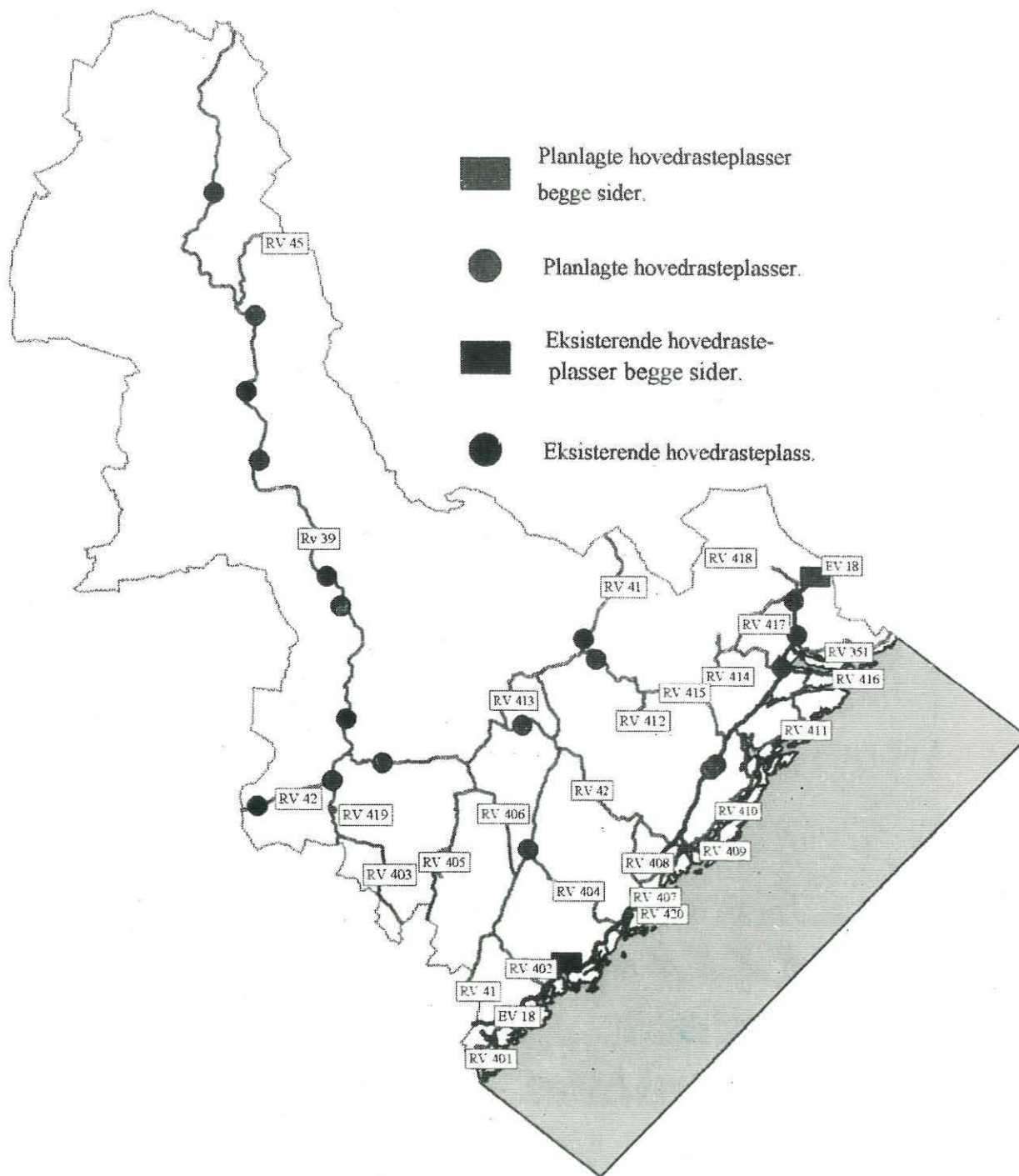
Planen omfatter nybygging av Østerholtheia i forbindelse med utbygging av ny E 18-trasé. Vinterkjær planlegges bygd i 1997-98, mens Haslestad bygges i 1994.

TOTALKOSTNAD 4 MILL

Gjennomføring av planen innebærer en kostnad på 4 mill kr. Bygging av Østerholtheia og utbedring av Svennevig bru er ikke medregnet i dette. Bygging av en hovedrasteplass vil koste fra en halv million og oppover, avhengig av standard og størrelse.



Hovedrasteplasser.



Dersom planen gjennomføres, vil E 18 ha et utbygd system av rasteplasser før år 2000.

Det anses imidlertid å være behov for flere rasteplasser, spesielt på strekningene Grimstad – Svennevig bru og Lillesand – Vest-Agder grense. Det vil bli arbeidet videre med dette i forbindelse med nye traséer for E 18.

For rv. 39 gjennom Setesdal omfatter planen hovedrasteplasser ved Mineralparken sør for Horn-

nes, ved Syrtveitfossen mellom Evje og Byglandsfjord, ved Lyngnes og Storstraumen, ved Hekni, ved Sylvartun, ved Honnevje, og på Skarsmo nord for Bykle. Det må bygges tre nye hovedrasteplasser, 28 mindre rasteplasser og en rekke plasser må opprustes til en total anslått kostnad av 3-4 mill kr. Også for rv 39 tas det sikte på et utbygd rasteplass-system før år 2000.

Lette lastebiler til Evje og Skarpnes

To små lastebiler ble tatt i bruk på vårparten, en Mercedes som vesentlig skal brukes til transport fra kaldt lageret på Skarpnes til anlegg i distriktet - og en Volvo som er stasjonert på Evje vegstasjon. Bilenes faste

førere, Olav Liane og Magne Bakken, er godt fornøyd med den nye redskapen, som erstatter gamle, nedslitte biler.

– Den gamle bilen var en 84-modell med mange kilometer på telleren, sier Bakken. Den

nye bilen har kraftigere motor, den har automatgir og sovehytte. Automatgir er fint f.eks. ved utsetting av brøytstikk, skiltvask og andre jobber med stadig start og stopp.

– En annen viktig forbedring er sittekomforten. Stolen har luftfjæring og er helt topp.

Bilene koster 6-700.000 kr. pr stk og kan laste ca. 5 tonn.

På bildet ser vi de fornøyde sjåførene sammen med de nye doningene - og maskinavdelingens Tore Kjell Fløystad.



Fra Word Perfect til Word for Windows

For kort tid siden ble Windows-systemet tatt i bruk av Vegvesenet. Word Perfect ble valgt som tekstbehandler. Nå viser det seg at Windows-versjonen av verdens mest utbredte tekstbehandler, utgave 6.0, langt fra er perfekt. 7-8 vegkontorer har derfor valgt å bytte tekstbehandler til Microsoft Word. Edb-avdelingen ved Aust-Agder

Vegkontor har valgt å gjøre det samme.

Til høsten skal det nye programmet tas i bruk av en begrenset gruppe, før det tas i bruk av samtlige. Vegvesenet følger her en rekke storbrukere av dataprogrammer og går over til Words.

Windows-versjonen av Word Perfect skal være full av feil og trofaste brukere av den gamle DOS-versjonen er misfornøyd med Windows-versjonen. Visste

dere forresten at det er giganten Microsoft som også leverer Windows - og for den saks skyld også DOS?

Spørsmålet er nå hva vegvesenets ansatte sier til at de må lære seg enda et nytt dataprogram. Det sies imidlertid at overgangen ikke skal være så stor for brukere som mestrer Windows og Word Perfect fra før.

FERIEAVVIKLING

Biltilsynets kontordager på Akland og Birkeland vegstasjon opphører i tida fra 6. juli til 4. august. Publikum må i dette tidsrommet benytte Biltilsynet i Arendal.



Stolte kanobyggere på His: Solberg Jacobsen, Kirkedam, Skagseth og Backe-Hansen. Zernichow var på ferie da bildet ble tatt.

Fra bil til kano - vellykket fritidsprosjekt på Biltilsynet

Ansatte ved Biltilsynet på His er ikke bare opptatt av biler. I en ledig garasje har de på fritid i vinterhalvåret produsert sju flotte kanoer. De fleste er nå i bruk på distriktets mange innsjøer – gjerne med utgangspunkt i familiens hytte.

Med på Kanoprojektet ved Biltilsynet – som de noe høytidelig har kalt det – var Helge Skagseth, Kjell Backe-Hansen, Bjørn Zernichow, Harald Solberg Jacobsen, Harald Kirkedam og Bjørn Olstad. Sistnevnte ble så opptatt med andre gjøremål at han falt av lasset i slutfasen. De øvrige deltakerne overtok hans del av jobben.

SAMARBEIDSPROSJEKT

– Vi var ute etter et samarbeidsprosjekt på fritid som hadde et sosialt siktemål: å bli bedre kjent og en mer sammensveiset

gruppe. For noen år siden støpte vi noen få joller, nå var det enighet om å forsøke kanoer, forteller en av de ivrige deltakerne, konsulent Harald Kirkedam. – Vi startet høsten –93 og var ferdig med sju kanoer til påske. Det første vi måtte gjøre, var å isolere garasjen slik at vi kunne varme den opp til en jevn temperatur for støping. Vi jobbet minimum fire dager i uka fra høsten og utover, så sant temperaturen tillot det. Det var mer arbeid enn jeg hadde ventet. Vi la det opp som teamarbeid og bygde en kano av gangen.

Ideen kom fra Zernichow, som var interessert i kano og som hadde størst kunnskaper om platarbeid.

VELKJENT GULFARGE

Kanoene har fått en meget populær gulfarge – og onde tunger vil ha det til at kanobyggerne har "lånt" gulmaling til vegbruk. Dette kan Kirkedam

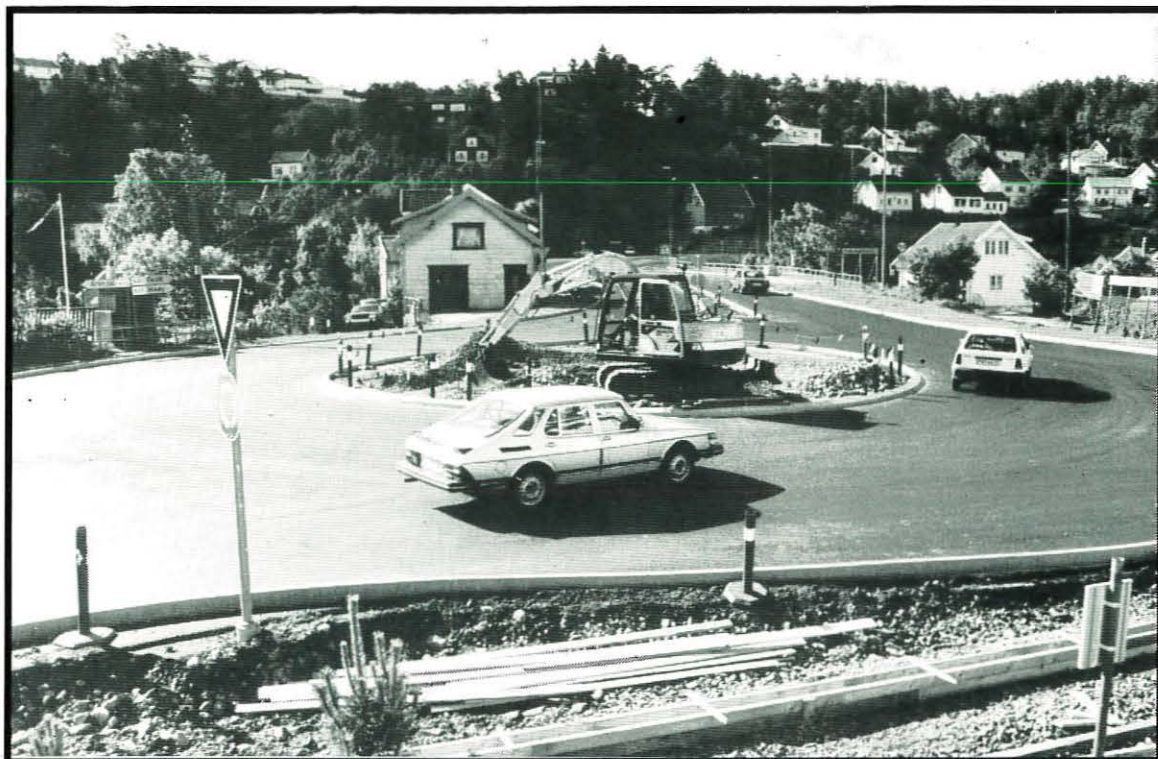
blankt avvise. Vegmaling er noe helt annet enn gelcoat til plastbåter!

– Vi valgte gulfargen fordi gult er kult – og måtte betale ekstra for å få akkurat den fargen.

Kanobyggerne hadde nok forventninger om å få billige kanoer, men så rent billig ble det nok ikke, bare materialene, glassfiber, polyester, gelcoat m.m. kom på 2000 – 2500 kr pr båt, selv med gode rabatter. Antall arbeidstimer har de ikke regnet. Klærne som ble brukt under arbeidet, var så fulle av polyester og glassfiber at de måtte kastes da jobben var gjort.

Kanoene er ustyrt med reglementerte flytetanker foran og bak og eierne bruker selvsagt godkjent redningsvest når de drar ut på padletur.

Av Ottar Johansen



Rundkjøring med beplantning i Strømmen

Krysset mellom rv. 410 og rv. 407 i Strømmen er sannsynligvis fylkets mest trafikerte kryss, med en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på 14000 kjøretøyer som øker til hele 22 000 kjøretøyer i sommermånedene. Nå er krysset erstattet med en

stor, moderne rundkjøring, samtidig som området har fått en kraftig kosmetisk opprustning. Arbeidene er kostnadsberegnet til 1,1 mill, kr., opplyser avd. ing. Åvald Bakken i anleggsavdelingen.

Anlegget er klart til bruk før fellesferien, men beplantning og noen siste detaljer må vente til etter ferien.

Vegvesenets landskapsarkitekt, Bjarte Sandve, har planlagt beplantningen i rundkjøringene og rabattene som hører til. I rundkjøringen skal det plantes hagetorn - ellers blir det mye grønt. Den nye rundkjøringen vil bedre trafikkavviklingen i området og også gjøre forholdene tryggere for fotgjengere.

NYE MEDARBEIDERE:



OLE PETTER OMDAL

Ole Petter er født 4.11.64 og ekte venndøl. Han begynte som avd. ing. på laboratoriet 11.mai. Han har fagbrev som forskalingsssneker, senere gikk han Teknisk fagskole i Kristiansand, bygg og anlegg. Siden fulgte 4 år i Trondheim ved NTH, bygg og anlegg før han tok sitt diplom som sivilingeniør. "Ja, å så he e tatt pedagogikk på Kristiansand Lærerskole", legger han til og ler godt. Frem til han begynte hos oss arbeidet han ved NTH som kontaktstøtte for studentene.



INGUNN ALTENBORG

Ingunn er født 1.4.69 og kommer fra Holt.

Hun har fått et foreløpig 6 mnd vikariat som volontør i administrasjonsavdelingen.

Ingunn tok artium ved Barbu videregående skole hvor hun gikk linjen språk/saksbehandling. Ved siden av skolegangen arbeidet hun dels på Statoil og dels i kiosken på Fiane. Siden fikk hun fast ansettelse ved de samme stedene og arbeidet der i 6 år. I dag er Ingunn bosatt i Arendal med ektemann og 2 barn.

Målet å få kvinner inn i mannsdominerte yrkesgrupper

LIKESTILLINGSPLAN 1994-97 FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER foreligger nå - godkjent av ledelsen og drøftet med organisasjonene. Planen er sendt ut til de ansatte og kan ellers fåes ved henvendelse til Aase Liv Lauvland ved vegkontoret.

Likestillingsarbeidet i fylket tar sikte på å få kvinner inn i de tradisjonelt mannsdominerte yrkesgruppene hos oss, å gjøre mer synlige og å utnytte bedre ressurser og kompetanse kvinnene i etaten har og å øke andelen kvinneligere ledere. Dette vil kreve innsats over lang tid. Hovedansvaret ligger hos lederne på de ulike nivåer og på tjenstemannsorganisasjonene, men også du og jeg har et medansvar for å få likestillingstanken til å fungere i det daglige.

Skal vi nå målene, må vi satse på rekruttering, utvikling av allerede tilsatte, informasjon og økt kvinnedeltakelse i råd og utvalg. Alt dette er tiltak som lederne på de ulike nivåer og tjenstemannsorganisasjonene har ansvar for, mens likestillingsutvalget vil følge med i utviklingen og gi tilbakemelding.

For 1994 vil vi bl.a.

* Utarbeide opplegg for ungdomsskole/videregående skole med særlig presentasjon av vegvesenet som arbeidsplass for jenter

* Invitere kvinnelige ansatte til å delta på jentekurset "Jeg vil, jeg tør, jeg kan"

* Danne nettverksgruppe for kvinner i etaten



* Informere om likestilling. Blant annet vil medlemmene av likestillingsutvalget gjerne stille opp på interne møter og informere om utvalgets arbeid og likestillingsspørsmål.

Har du spørsmål omkring likestilling i Statens vegvesen i Aust-Agder? Eller tanker og ideer om hvordan dette arbeidet kan drives bedre? Ta gjerne kontakt med et av medlemmene i likestillingsutvalget: Trine Conradi (leder), Øystein Tobiassen, Lisbet Jørgensen, Øystein Lien, Kjell Birkeland eller sekretæren for utvalget, Aase Liv Lauvland.

TC
3.5.94



Uglemor bygde reir i Vallesverd-tunnelen

Geir Vidar Olsen og Knut Johansen fikk seg litt av en overraskelse da de dirigerte trafikk under asfalletlegging ved Vallesverd-tunnelene en vakker natt

i mai. De la merke til en stor fugl som fløy ut og inn i en av tunnelene. Da de gikk inn i tunnelen for å se hva som skjedde, hørte de en fulg som pep - og på

kanten av isoleringen midt inne i tunnelen satt en ugleunge og kikket ned på dem med store øyne. Uglemor hadde valgt å bygge sitt reir midt inne i tunnelen, der trailere drønner forbi på en halv-meters avstand og spyr ut fet disleksos. Her var det varmt og tørt og trygt - og kanskje trivdes uglefamilien rett og slett med litt trafikk?



Minneord om Birger Viki

Arbeidskameraten og venen Birger er død. Det kjennest så rart at han ikkje er meir, han var alltid så full av liv og humør. Han hadde evna til å skape trivsel rundt seg med sin veremåte.

Birger var fødd 25. januar 1935 og voks opp på Tveit. Då han gifte seg busette han seg på Frøysnes og budde der til han bygde seg hus mellom Ose og Moi. Her budde han til han døydde. Han hadde 3 søner som alle er flutte ut.

Setesdal var arbeidsstaden hans og Setesdøl var han, han var interessert i heimstaden og hadde stor glede av lokalkultu-

ren. Han gledde seg til å kunne ta med vener og kjenningar på tur med den nyrestaurera båten "Bjoren" når denne kom i drift på Byglandsfjorden. Dette fekk han ikkje gjennomføre. Han var også samfunnsinteressert og representera Arbeidarpartiet i fleire samanhengar, særleg sosialsaker opptok han og han var med i sosialstyret i fleire år.

Arbeidsplassen hans vart vegvesenet. Då stortinget bestemte at Setesdalsbanen skulle leggjast ned vart det samtidig bestemt at det skulle byggjast betre veg som kompensasjon for jernbanen. Dette galt noverande rv 39 Kristiansand – Byglandsfjord og rv 405 Vennessla – Moisund. Det gjorde at det vart aukande aktivitet på veganlegga i nedre delen av Setesdal. 1. mai 1961 vart Birger tilsett i anleggsavdelinga som shovelkøyrar og byrja på anlegget i Iveland. Her arbeidde han dels på anlegget, dels på knuseverk i tilknytning til anleggsarbeidet på kompensasjonsvegen som vart fullført rundt 1970. Seinare fortsette han på ulike anlegg i Setesdal.

I 85 kom han over til vedlikehaldet og I-6 som formann med ansvar for vegane i store delar av Bygland kommune. Her fekk han ansvar for å halde ved like vegane han hadde vore med på å byggje. Han sette si ære i at vegen var i god stand og gav raskt

beskjed dersom det var ting som måtte rettast.

Birger var stolt av å vere vegarbeidar, og gav uttrykk for dette. Han lika ikkje tendensen som er no at vegvesenet fekk stadig ferre arbeidarar. At hans gamle avdeling, anlegget, vart redusera til å bli mest berre oppsyn med innleigde kontraktørar lika han dårleg. Han kunne ikkje skjønne at det var fornuftig å minke talet på tilsette når ein såg den store arbeidsløysa, og det var nok av oppgåver i vegsektoren.

At det same skulle skje med drift var han redd for. Derfor vart han glad då det vart utlyst ei stilling til i Bygland. Diverre døydde han før det vart tilsett nokon, men han gledde seg til å få ein ny kollega, og få gjere han kjend i sitt område. Den som kjem vil få noko å leve opp til, for i ei av spørreundersøkingane var det eit skjema som kom inn frå Bygland som slo fast "Det er trivelege og hjelpsame vegvesenfolk knytta til distriktet her". Birger var med rette stolt av denne utsegn. Det er ikkje så ofte at tilsette i offentlege etatar får skryt, så ein legg merke til det når ein får det.

Me vil lyse fred over minnet til venen, arbeidskameraten og humørspreiaren Birger Viki.

Valle vegstasjon

Ingen klager på helseplager med avgiftsfri diesel

Etter at det i vår ble rapport helseplager i forbindelse med behandling av avgiftsfri, "rød" dieselolje, sendte personalkonsulent Trine Conradi ut en oppfordring til samtlige ansatte i utedriften om å ta kontakt med bedriftslegen dersom de hadde plager som de mente hadde forbindelse med bruk av avgiftsfri diesel.

– Så langt er det ingen som har meldt om helseproblemer etter at den nye dieselen ble tatt i bruk, forteller Conradi.

Tore Kjell Fløystad i maskin-

avdelingen forteller at Vegdirektoratet har godtatt at det brukes avgiftspliktig diesel dersom maskinførere får helseproblemer som de mener skyldes diesel til-

satt rødt fargestoff. Avgiftspliktig diesel koster omkring dobbelt så mye som avgiftsfritt drivstoff. Dersom samtlige maskinførere i vegvesenet i Aust-Agder gikk over til avgiftspliktig diesel, ville det medføre en ekstrautgift på en halv million kroner.

Avgiftsfri diesel brukes på veghøvlere, gravemaskiner og andre maskiner som brukes i vegarbeidsdriften. Alle kjøretøyer som tidligere hadde kilometerteller, kan bare kjøre med avgiftspliktig diesel.



Damelag i Holmenkollstafetten for første gang



6. mai kl 1400 startet en frisk gjeng i innleid buss fra Barbu. Vaffelsteking vinteren gjennom finansierte bussen. På kvelden hadde de fleste av oss bestilt bord på Frascati, og etter middagen var det dans. KJEMPEGØY!

Så på lørdagen stilte damene opp i Grete Waitz-løpet. De fleste for tredje gang. 2 debutanter, Sissel Pedersen og Bodil Fildje Lien, hadde vi med oss denne gangen. Frognerparken kokte av damer i alle formater. Denne gangen hadde vi sikret oss lave startnummer og fikk dermed et godt utgangspunkt. Ingen hadde problemer med å komme gjennom den 5 km lange løypa. Alle

fikk medaljer og var kjempefor-
nøyde.

På kvelden var det en del av oss som hadde bestilt billetter til "Charleys tante" på Det norske teater, mens andre slappet av på hotellet eller tok seg en tur ut for å få med seg noen av Oslos mange utetilbud.

Grete Waitz-løpet var gøy, men Holmenkollstafetten står absolutt i særklasse i positiv retning. Søndag 8. mai hadde vi fremmøte på Smestad hotell kl 1200. Her fikk vi startbevis (og masse sommerfugler i magen). Hele 3 stafettlag fikk vi etter mye om og men skrappt sammen – to herrelag og ett damelag.

Først tok en del av oss turen til Frognerparken for å se eliten løpe. Så stod første-laget på her-

residen for tur. Det gikk unna så det suste, 1.00.48, FANTASTISK! 2. laget gjorde også en fin figur. For første gang stilte også damene opp i Holmenkollstafetten. Takket være en del positive ektefeller klarte vi å stille lag. Det var en STOR opplevelse. Håper vi kan gjenta dette til neste år.

Etter stafetten stod hjemturen på programmet. De fleste var rimelig slitne – et tegn på at det hadde vært en vellykket tur.

Gerd Botterli



Bløtkake med designprofil

24. mars var det duket for avskjedsfest for Alfred Høyesen i kantina på vegkontoret. For første gang var det bestilt bløtkake med marsipanlokk i samsvar med vegvesenets nye designprofil. Kaka var meget stilig og vi regner med at dette blir den nye standarden for festlige arrangementer på vegkontoret. Det meldes at kaka ikke bare var pen å se på, men at den også smakte godt!

(Foto: Inger Sigridnes)